

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» ou encore 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 qui comporte actuellement trois cent clichés environ).

. 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 4-1947,4.S (1955), SLAC Dakar (Section Liaison Afrique Centrale) en 1958-1959 («DK-2»), 5.S (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). La restauration a été achevée en 1978.

Aujourd'hui, après un long séjour en extérieur, l'avion est en pièces détachées dans les réserves du Musée.

. Agusta-Bell 47 G :

(15 ont été utilisés, et transférés 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, 10.S, 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», 6.F, 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), 10.S en 1970, SEA Lann Bihoué en 1970, 4.F, 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, 6.F, 9.F (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, 6.F, 9.F(61), 4.F, 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, 6.F, 4.F, cédé au Musée en 1979. Semble être actuellement sous hangar dans les réserves du Musée.

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

- n° 15 (ANAMAN, Rochefort, 17), (en service 1959-1977), réceptionné 3-1959, 4.F, 9.F(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, 10.S, 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, 9.F, en 1964 percuté par un autre Alizé sur le pont de l'Arromanches, 6.F (2000), 4.F (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), 4.F(1966)(1980), 3.S (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, 6.F, SEA Hyères (1961), 6.F, 9.F(1963-1965), 4.F, 59.S (1979), 6.F, 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, 6.F, 4.F(1970), 6.F(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, 4.F, 9.F, 6.F, 3.S (1967), 4.F(1970)(1994), 6.F (2000) modernisé ALM puis ALH. Confié en 2010 au CAEA.

- **n° 55 (Musée Aéronautique d'Orange, 84)** (en service 1960-2000) réceptionné 1-1960, 6.F (années soixante), 4.F, SEA Lann-Bihoué (1971), 59.S. 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, 9.F, 4.F, 2.S (1971), 59.S, premier Alizé modernisé en version ALH en juillet 1996 à Cuers et livré en juillet à la 6.F. Remisé 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, 10.S (1965-1967), 6.F, 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 en juillet 1958, 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), 20.S (1963-1964), 23.S (1964-1965), Section Alouette Saint Mandrier (1966), 23.S (1967-1969), (1972-1973), 22.S (1976-1978), retrait le 15-6-1995.

- **n° 54 (1054) (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1957-98), réceptionnée 15-2-1957, 20.S (1962-1965), 23.S Pacifique (1966), 23.S (1967-1974), 20.S (1983), 23.S (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), 23.S (1965-1970), 22.S (1970), 23.S (1972), 20.S (1974), 22.S (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), 23.S (1964-1965), Pacifique (1966), 20.S (1967), 23.S (1968-1979), 22.S (1981-1982), vendu à Hélicoptère 20-7-1996. Pourrait rejoindre Cocardes Marine au sein d'une nouvelle association (à confirmer) ?

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

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

- **n° 809 (1809) (Musée de Cornouaille, Plobannalec, 29)** (prêt Musée de l'Air ?) (en service 1962-1998), 23.S (1963-1968), Pacifique (1966), 23.S (1967-68) (1974-1977), 22.S (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, 20.S (1963-1971).

- **n° 245** (SA 316 B n°1245) (**BAN Lanvéoc Poulmic, 29**)(en service 1954-2019), réceptionnée 11-1954, 22.S, Jeanne d'Arc (1965-68), 23.S, 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, 23.S, 22.S, 23.S, condamnée 7-1919.

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

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

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

- **n° 806** (SA 316 B n°1806) (**BAN Lanvéoc Poulmic, 29**) (en service 1971-2019), réceptionnée 2-1971, 22.S, 23.S (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, 16.F(12-5-1956/9-8-1956), SEA Hyères (1957), 11.F(10-7-11958/28-2-1959), 16.F (4-9-1959/29-1-1960), 11.F (6-2-1960/7-7-1960), 16.F (23-5-1961/17-6-1963), 59.S (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), 11.F (1960). Le 13 juin 1960 la flottille 11.F 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 Legouhy, 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, 22.F (22-6-1967) (22-11-1969), 24.F (2-1-1970), 22.F (13-3-1970), 24.F (23-7-1970), 22.F (20-12-1973), 23.F (2-4-1977), 21.F (3-5-1985), retrait 15-5-1993. Présenté en extérieur, état dégradé.

- n° 31 (**CHAN, Conservatoire d'Histoire de l'Aéronautique Navale, Nîmes, 30**) (en service 1966-...?), 1^{er} vol 15-12-1966, 21.F (6-4-1967), stockage à Lann Bihoué (11-12-1968/3-11-1971), 24.F (14-4-1972), 21.F (7-6-1973), 22.F (17-5-1974), 21.F (30-4-1975), 23.F (20-12-1976), 24.F (25-5-1979), 23.F (2-9-1980), 24.F (20-6-1984), 23.F (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, 21.F(20-4-1967), 24.F(12-2-1969), 21.F(2-2-1970), 22F (2-2-1971). Convoyé au Pakistan (comme les **n°40** et **46**), le 13-5-1974 par un équipage pakistanais entraîné à Nîmes. Conservé aux couleurs pakistanaises.

- **n° 53 (Musée Maritime de Karachi, Pakistan)** (en service 1971-1986)
1^{er} vol le 7-12-1969, 24.F (31-08-1970), 23.F (18-5-1977), 21.F (25-3-1985).
Stocké à Nîmes Garons. Le **n°53** a été convoyé au Pakistan (1) par Prix Pierrat de l'ERCE du 22 au 24 août 1996 (vol Nimes-Karachi de 18h environ avec une escale à Djibouti). Conservé aux couleurs pakistanaises.

- **n°55 (BAN Lann Bihoué, 56)**, dérive uniquement, devant l'Espace Tradition de la Base.

- 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). L'avion est présenté sur la parking du Musée.

. **Atlantic 1 pakistanais :**

Le Pakistan a reçu le 30-5-1974 trois Atlantic français (**n° 33, 40 et 46**). Les équipages se sont entraînés à Nîmes jusqu'en avril 1976 avant de rejoindre le Pakistan. (Le LV Fillon de l'ERC les accompagnait à bord du n°46).

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

En 1996, convoyage par P. Pierrat (de l'ERCE) 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 pakistanaise n°91) a été conservé au Musée de l'Armée de l'Air pakistanaise, sur la Base Aérienne Faisal à Karachi .

Un *troisième* semble lui aussi avoir été conservé : le n°94 dans l'immatriculation pakistanaise. 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).
(le LV Dardot de la 22.F a convoyé un Atlantic : lequel ? quand ?)

. **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 en France.

- BuAer 44.3009 (Museo Nacional Aeronautico, Santiago, Chili)

La SLPAC (Section liaison de Pacifique) ayant perdu en 1965 deux de ses 3 Catalina en rachète au Canada. L'un d'eux remplace le «20» et se voit attribué le même code. Construit par Canadian Vickers à Cartierville il porte le matricule 67973 dans l'US Navy. Transféré à l'USAAF il devient 0A-10A matricule 44-34009. Son numéro constructeur est CV-520 (CV pour Canadian Vickers), c'est aussi l'identité choisie par le S/C Aéro (seuls apparaîtront sur la carlingue les deux derniers chiffres «20»). Immatriculé CF-IHC au registre civil du Canada, il est vendu à la France (immatriculation civile : F-WMKR, puis F-YCHA), et transite par la Californie vers Papeete-Faa. Il vole jusqu'à la dissolution de la SLPAC le 31 décembre 1971. Stocké à Faa (avec le « 32 » et le «81»), il est vendu au Chili en 1973. Remis en état en 1974, il est transformé en bombardier d'eau. Puis il est stocké comme réserve de pièces détachées et réduit à l'état d'épave. En 2005 le Musée de l'air chilien entreprend sa reconstruction (ce qui suppose un grand nombre de pièces qui ne sont pas d'origine ...). Il y est aujourd'hui exposé dans une livrée chilienne.
(sources:<http://cansonnet.free.fr>, et JP Dubois).

(- BuAer...? * (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'indicateur 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. Remis dans un coin de la base de Berre (photo) il sert de stock de pièces détachées. Ferrailé, seul le nez de l'appareil sera conservé, et récupéré en 1991 par le Musée de Rochefort. Devrait rejoindre le Musée de l'Hydraviation de Biscarosse).

- BuAer...?* (Construit par Canadian Vickers, immatriculé ZK-PBY, c/n cv-357). Ce PBY5-A basé à Omaka a volé en Nouvelle-Zélande aux couleurs (fantaisistes) de la 1S (1.S-5) (Origine non Marine) en 2005. Il est peu probable que cet avion porte toujours les couleurs de l'Aéronautique navale.

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

(48 ont été utilisés)

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

- **n°230 (Espace Airpassion, Angers-Macé ,49)** (n°9890-230). (en service 1946-1953). Construit par la SNCAN (Société Nationale de Construction Aéronautique du Nord), il sort d'usine le 14 mai 1946. Réceptionné le 3 juin 1946 à Chavenay, et livré aux Mureaux. En service à la 1.S (22-11-1946), 1.S-21 (23-2-1950). En volant de réserve (VR) à Lanvéoc Poulmic (30-8-1951). Il est cédé au SALS en février 1952, et signalé stocké sur la BAN en juin de la même année. Il quitte la Marine, et le 12 janvier 1953 il est attribué au Centre Inter Club d'Angers entamant ainsi une carrière civile sous l'immatriculation F-CAHD, Le 3 avril 1955 il est cédé à l'Aéroclub de l'Ouest sur l'aérodrome d'Angers-Avrillé. En mars 1975 il totalise 2208h de vol. Il est alors stocké puis revendu en 1981. Christian Ravel le rachète en juin 1987 et le transfère au Musée d'Angers-Macé où il est exposé depuis. Le 28 juin 2017 il est radié des immatriculations.

(sources : Espace Airpassion, Angers)

. **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°25** (BuAer 42-100825)(n°de série : 19288) (**Airborne Museum de Sainte Mère-Église, 50**)

Baptisé « The Argonia» il participe au débarquement de Normandie le 6 juin 1944 au sein du 439th Troop Carrier Group, puis au débarquement en Provence le 15 août, et enfin le 17 septembre à une opération aéroportée de grande envergure sur la Hollande. De 1946 à 1961 il connaît une carrière commerciale, avant de rejoindre l'Aéronautique navale au sein de la 56.S.

Réceptionné en octobre 1962 ? 56.S (1963-1969), Section Liaison Madagascar (Diego Suarez) (1969-1971), 56.S (1975).

Après son retrait du service en 1981, il est convoyé par Prix Pierrat de l'ERC en septembre de Nîmes à l'Atelier d'Aviation de Cuers où il est restauré aux couleurs du D-Day. Le 26 mars 1982 il rallie en vol Cherbourg (ou Caen ?), puis Sainte Mère-Église par la route. Il est exposé à l'Airborne Museum de cette ville.

- **n° 36** (BuAer 42-23936) (n° de série : 9798) (**War Museum, Overloon, Pays-Bas**), (en service 1962-1983), réceptionné le 30-1-1962 par la Marine, 56.S (1963-1964), Dakar (S.L. Afrique de l'Ouest ?)(1965-1966), 56.S (1967-1984).

Livré à la 8th Air Force en Afrique du nord (Oran) en 1943, il est transféré sur le théâtre européen en février 1944. Il participe au débarquement en Normandie, puis à la bataille d'Arnhem et au franchissement du Rhin .

En 1946 il commence une vie civile avec une compagnie aérienne tchèque, puis intègre l'Air Research and Test Institute. Entre 1958 il vole sous les couleurs de l'Aéronautique navale.

Immatriculé F-GEOM en 1983 il est vendu successivement à deux compagnies aériennes françaises (à Nantes puis à Caen).

De 1985 à 1993, il est immatriculé G-OFON, et opère dans des compagnies aériennes britanniques, puis en 1994 G-DAKK, et vole de 1996 à 2006 avec la compagnie South Coast Airways (voir photos). A cette date il est convoyé à Lelystad (Pays-Bas), puis transféré à Classic Wings de septembre 2015 à décembre 2017.

Il est acquis le 7 décembre 2017 par le Musée de la Seconde Guerre mondiale à Overloon (prés d'Arnhem), où il est restauré et repeint aux couleurs d'un Dakota, remorqueur de planeurs en 1944.

- **n° 71** (BuAer 42-92647) (n° de série : 12471) (**Musée de l'Air**), (en service 1962-1984), réceptionné 16-3-1962, 10.S (1964), Section Liaison Madagascar, Diego-Suarez (1967-1968), 56.S (1969-1984). Au Musée depuis 1985 (état dégradé en extérieur à Dugny).

- **n° 84** (BuAer 42-100521) (n° de série : 18984) (**Midland Air Museum, Coventry**). Cet avion baptisé « Night Fright » a participé au débarquement en Normandie en juin 1944 au sein du 79th Troop Carrier squadron (436th Group). Transformé par la SECA (Société d'Exploitation et de Constructions Aéronautiques) pour l'Aéronautique Navale.

Réceptionné en mars 1963, 56.S (1963-novembre 1965), Section Liaison Madagascar (novembre 1965-février 1968), 56.S (1968-1984).

Restauration par Heritage Air Services. Présence attestée au Musée en 2021.

- **n° 87** (BuAer 41-18487) (n° de série : 4579) (**BAN Lann Bihoué, 56**), (en service 1961-1984), réceptionné 9-10-1961, 56.S (1962-1984).

- **n° 424** (BuAer 43-49824) (n° de série : 27085) (Aéroport de Lanseria (Johannesburg), Afrique du sud). (en service 1970-1984), réceptionné le 31-1-1970, 9.S (1970-1976).

Immatriculé au Kenya ? (à vérifier : Il aurait volé pour la Croix Rouge en Afrique ? Mais quel rapport avec sa présence à Johannesburg ? Acheté en 2015 par l'Association caritative Missionary Flights en 2015 et restauré (équipé de turbopropulseurs), il serait basé à Fort-Pierce en Floride depuis 2017 (N300MF)).

- **n° 716** (BuAer 44-77116) (n° de série : 33448) (**ANAMAN, Rochefort, 17**).

Livré à l'USAAF le 8 juin 1945 ce C-47 B modèle 35-DK («35», car 8ème modification du C-47 B Skytrain, et «DK» car construit par Douglas à Oklahoma City). Il porte le matricule 44-77116. Son numéro constructeur est 16700, puis 33448.

Transféré à la RAF le 12 juin 1945 à Montreal, il est désigné Dakota IV avec le serial KP229. Arrivé au Royaume-uni il est affecté le 15 octobre au Squadron 77 de la RAF (code KN-P, son code radio est «ODUP» avec la lettre «U» sur le nez. Convoyé aux Indes, seule la lettre «P» subsiste sur le fuselage. Il est affecté au 22th Maintenance Unit le 11 décembre 1947, puis livré à la Belgique le 28 décembre 1950 avec le serial K-36.

Rendu à l'USAAF en 1952, il est affecté au Military Assistance Advisory Group (MAAG).

Versé à l'Armée de l'Air en septembre de la même année au titre du MDAP, et convoyé le mois suivant en Indochine. Affecté successivement au GT1/61 EO, puis après son retour en métropole en juin 1953, aux GT 3/61, 1/62, 2/61 et 2/64 jusqu'en 1958. Il passe ensuite à l'EAA 601 de Chateaudun, au CIET 340 de Toulouse (1959) à la BA 702 d'Avord (1959-1960 et 1963-1964), GE 316 (1967-1969) et à nouveau Chateaudun (1970).

Il est alors cédé à l'Aéronautique navale (en service 1970-1983), qui le réceptionne le 23 avril 1970. Il reçoit son n°716 et rejoint la 56.S à Nîmes-Garons (indicatif F-YDQR).

Retiré du service le 12 décembre 1983, il est reversé pour instruction au CEAN Rochefort (décision n°1534 S/C Aéro M/NP).
(source Anaman)

- **n°720** (BuAer 44.76420, (ou 42.108979 ?) (F-GEOA)),(**Musée de l'Epopée de l'Insustrie Aéronautique ? Albert, 80**). Réceptionné 18-9-1970, 56.S.

- **n°721** (BuAer 44-76721) (n° de série 33053) (**Oshawa, Canada**) reconverti en BT-67 chez Basler équipé de turbopropulseur (C-GEAI).
Réceptionné 24-4-1971, 56.S (1972-1974), 9.S Tontouta (1975-1984).

- **n°729** (BuAer 44-76229) (n°de série 32561) (**Airborne Museum, Sainte Mère-Église, 50**) Outre le n°25, un second C-47 ce n°729 serait présent dans ce musée ? La dérive porte le serial 315510 ?
Réceptionné par la Marine le 27-5-1971, 56.S.

(- n°100 : La Marine n'a pas utilisé de numéro 100. Une éphémère (et non authentique) décoration avait été attribué à un C 47 non Marine, immatriculé aux Etats-Unis (N49A6) (n°11737), pour sa participation au 100ème anniversaire de l'Aéronautique navale en 2010 à Hyères.)

A vérifier :

(- (BuAer 42-92449, n° de série 12251) (Musée de l'Air) ?) non Marine, Armée de l'Air ?
(- (BuAer 42-23341, n° de série 9273). En Indochine (SLI) (1947-1956) puis à Diego (SLM) (aout 1956-juillet 1964). A-t'il été conservé ?

. Corsair : (Chance Vought F4U-7):

(93 ont été utilisés)

Pas de F4U-7 conservés en France (ni d'AU-1). Acquis dans le cadre du MDAP (Mutual Defense Assistance Program), ils ont été restitués aux Etats-Unis (voir photo Hyères, janvier 1965).

Une association avait été créée au début des années quatre vingt dix : « Un Corsair pour l'Aéronautique navale ». Mais le projet d'acquisition n'a pas abouti.

- n° 133704: le Corsair décoré aux couleurs de la 14.F(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.

- **BuAer 133710 (particulier E.-U.)** (N965CV) piloté par John O'Connor, accidenté le 14-5-2019 (Jerome County Airport).
Réceptionné par l'Aéronautique navale le 21-2-1953,12.F-14 (1955) barrière sur le Bois-Belleau le 3-6-1955 (EV1 Martres), 15.F-13, puis -1 (1956), accidenté à Cuers le 13-7-1960,14.F (1962), condamné le 14-2-1964.

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

Réceptionné par l'Aéronautique navale le 21-2-1953, 12.F-22 (1954-1955) puis 15.F-8 (1956), 14.F-12 ((1958-1959), 15.F-22 (1956-1957) (1960-1961), condamné en novembre 1961. Stocké jusqu'en 1973 à l'arsenal du Mourillon (Toulon).

Autres Corsair Marine: n° **133714 et 133727** (Etats-Unis, 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 14.F et à la 12.F.

(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, 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°1 (Musée de Savigny-les-Beaune, 21)** Le Crusader aux couleurs de l'US Navy de Savigny serait le premier Crusader livré à la Marine (en service 1964-1987), 14.F (1970-1974), 12.F(1975-1978) (et semble-t'il jusqu'en 1987).

Retiré du service après un crash à l'appontage sur le Clemenceau le 12-6-1987 (EV1 Couloigner, 12.F). s/n 151732, repeint aux couleurs de l'US Navy (s/n 150789) par l'atelier du Musée.

- **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°16 ferrailé au CEAT à Toulouse après 2000 ?

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

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

- n° 31 (BAN Landivisiau, 29), uniquement la dérive en décoration devant locaux de la base.

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

- n°34 (s/n 151765) (South Florida Defense Antiquities Museum Inc., Fort Myers, Floride) (en service 1964-1999). Aux Etats-Unis depuis 2007 sous l'immatriculation civile N3512Z)

Signalé précédemment comme propriété d'un particulier à Lons-le Saunier, 39 ?

- 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 présenté 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)
Le 1^{er} vol de cet avion remonte au 22 juillet 1942 (pilote Léopold Galy). Pris en compte par le CRAS (Centre de Réception de l'Armée de l'air) en septembre, il est d'abord stocké à Pau en novembre. Lors de l'invasion de la Zone sud, il est pris par les Allemands. En service au sein du JG 107, il est accidenté à Nancy (effacement du train à l'atterrissage). Retrouvé à Toulouse après le débarquement en Provence d'août 1944, il fait l'objet d'une seconde réception et est intégré au 1^{er} Groupe de Chasse FFI connu sous le nom de GC Marcel Doret. Puis il vole au sein du G.C.B I/18 «Saintonge» (décembre 1944), puis II/18 «Vendée», «3», (mars 1945). Il est modifié en version reconnaissance avec une caméra ventrale. Affecté à la fin de la guerre à la Base aérienne 704 de Tours, il fait partie en avril

1946 d'un lot de D 520 destinés à être modifiés en biplace d'instruction (D 520 DC) par la SNCAC à Colombes en 1947. Il est affecté en juin 1948 à l'Ecole de pilotage de l'Armée de l'Air d'Etampes-Montdésir.

En 1974, il est récupéré par l'Escadrille du Souvenir de Jean Salis et rejoint la Ferté-Alais pour y être restauré.

Cédé au Musée de l'Air, celui-ci le confie pour restauration au Musée de Rochefort. Il est rendu à sa version initiale monoplace au cours de laquelle des pièces ou parties des D 520 n°978 (voilure) et n°377 ont été utilisées. L'avion est actuellement en fin de restauration dans les ateliers de l'Anaman, aux couleurs de la 2.AC à Lartigue en septembre 1940.

(source : Anaman)

. 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. D'abord stocké dans le hangar St. Trojan, il est début 2022 en cours de restauration peinture pour exposition en extérieur.

- **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 2^{ème} catégorie (pas d'emploi sur pont d'envol), il sert à la 59.S. 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), 1^{er} vol le 9-2-1962, réceptionné 3-1962, CEPA (1-4-1962), 15.F (23-5-1964), 16.F (3-11-1967) 17.F (28-7-1965) 59.S (4-9-1969), 11.F (27-10-1970), 59.S (3-5-1972), 11.F (16-8-1973), 17.F (24-7-1974), 16.F (6-1976), 11.F (26-10-1976), 17.F (6-6-1978), 16.F (19-6-1979), 59.S (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, 11.F (1967), 59.S (1969), 17.F (4-6-1977), 11.F (11-12-1977), 59.S (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, 15.F (1962), 17.F (1968), 11.F (1974), 17.F (1975), stocké Lann Bihoué (1976) 59.S (1981), à nouveau stocké à Lann Bihoué, déclassé en novembre 1987, puis AMD/BA à Istres, CEAT Toulouse. Cuers (7-89). Ferrailé peu après ?

- **n° 11 (CELAE, Cuers, 83)** (en service 1962-91), réceptionné 25-7-62, 15.F, 11.F, 59.S, 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, 15.F, 11.F, 59.S, 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, 11.F (1963), 59.S (1971), 17.F (1976), 11.F (1977) 59.S (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), 11.F (7-1963), 15.F (7-1964), 17.F (2-1965)(1974), 11.F (1975), 17.F (1977) (2-1963), 59.S, 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), 59.S (1971-1972), 11.F, retrait 1-7-1991.

- **n° 21 (Pima Air Space Museum, Tucson, Arizona)** (en service 1963-1991) réceptionné 26-2-1963, 11.F, 15.F (arrachement de la verrière au décollage en mars 68), 17.F, stocké à Lann Bihoué (7-1985) retrait 1-7-91. Cédé aux Musée USS Intrepid à New York aux couleurs du n°60. Transféré à Tucson le 21-12-2018.

(- **n° 26 (DGA, Toulouse ?, 31)** (en service 1963-1991), réceptionné 27-3-1963, 11.F (3-1963), SEA Hyères (3-1964), 17.F (6-1964), 11.F (4-1965), 17.F (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, 15.F, 59.S, 17.F, 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. Exposé en front de mer, la structure est fortement corrodée par l'air salin. Une restauration et un déplacement de l'avion sont envisagés par la municipalité de Saint Raphaël en 2022.

- **n° 30 (Musée de Montelimar, 26)** (en service 1963-1991), réceptionné 7-5-1963, 11.F (5-1963), 15.F (5-1964), SEA Hyères (5-1965), 11.F (2-1966), 17.F, 59.S, 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), 15.F (6-1963), 17.F (1-1964), 11.F (4-1965), SEA Hyères (7-1965), 17.F (12-1965), 59.S (1968), 11.F (12-1975), 17.F (9-1978), 59.S (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, 11.F (9-1965), 15.F, 59.S (1979), retrait 1-7-1991.

- **n° 37 (Musée d'Orange, 84)** (en service 1963-1991), réceptionné 6-6-1963, 15.F et 17.F, 59.S, 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, 15.F (6-1963), 17.F (1-1964), 11.F (4-1965), et 15.F, 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, 15.F (6-1963), 17.F (12-1963), 11.F (5-1964), 59.S, 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) 16.F (1964), 11.F (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 17.F). Retiré du service le 1^{er} juillet 1991. «Gate Guardian» à l'Ecole Navale. Remplacé par le Super Etendard n°57 en mars 2015 et ferrailé après 2017.

(- n° 52 (a été exposé à Landivisiau). Ferrailé en 2012.)

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

(- n°57 : immergé dans le bassin de l'école de plongée de Saint Mandrier.)

(-n° 59 (a été au CEAT de Toulouse ? Ferrailé en 2010)

- **n° 60 (propriétaire privé, Espalion, 12)** (en service 1964-1991), réceptionné 8-5-1964, 11. et 15.F, 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, depuis 2018 au Pima Air & Space Museum de Tucson, Arizona).

. **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, 16.F (10-1964). Dernier Etendard catapulté le 27 juin 2000 (pilote CF Goetz).Présenté dans le hangar Dodin.

- (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),16.F, 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 Etats-Unis 9-9-1956, Marine le13-12-56, 31.F-4.

- **n° 63*** (FR63) (Anaman Rochefort, 17) (non Marine) (en service 1956-1959) réceptionné aux Etats-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 31.F en 2018.

. **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 41et 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 un aéronef préservé aux couleurs Marine, mais qui n'a pas été utilisé par la Marine : n°177 (ex H-34 Armée de l'Alr).

- **n° 640 (BuAer 58640) (Musée de Cornouaille, 29) (épave)**(en service 1957-1979) réceptionné 20-11-1957, 32.F (18-2-1958/1963) (avec deux passages au SEA Lartigue en août 1958 et novembre 1960). Après un arrêt chez Sud Aviation, 33.F (8-11-1963), accidenté et réparé à Saint Mandrier (7-7-1965), 31.F«D» (14-12-1965/1967), 33.F (10-6-67), puis 31.F (28-8-1967), 3.3F (1969-1970), 31.F(1971), 33.F (25-11-69), 31.F (5-2-1971/1972), 20.S (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), 32.F (18-2-1958/1961) (SEA Lartigue 1-12-1960), 33.F. 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, 32.F (18-2-1958/1962), 33.F (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 28-3-1959, 32.F (20-6-1959/7-1962), 33.F (13-7-1962/11-1965), 31.F«D» (16-11-1965/1966), 31.F (1967/8-1970), 33.F (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 (12-9-2012)).
- **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, 20.S (10-1-1969/1975), 33.F (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, 32.F «J» (1960), CEV Brétigny (29-4-1964) SEA Saint Mandrier (1968), 32.F (8-1968), Section Jeanne d'Arc (3-9-1969), 31.F (23-7-1970), Section Jeanne d'Arc «J» (27-9-1974), 31.F (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, 31.F«R» (8-1960/01-1963), 20.S (24-1-1963/1966), 32.F«D» (8-2-1966-1967), 31.F«Y» (11-9-1969), Section Jeanne d'Arc (10-6-1970), 31.F (15-12-1972/1978). Arrêté à 3847h de vol. Cédé au Musée. Aujourd'hui dans les réserves du Musée à Dugny.
- (n° 129 (BAN Lanvéoc Poulmic, 29) (en service 1960-1979), aéronef pas conservé, n°129 et décoration 31.F«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, 20.S (12-1-1961), 33.F (17-4-1961), BAN Lartigue (29-12-1961), 33.F (23-2-1962), puis 32.F (19-7-1962). Stocké à Nîmes-Garons (28-6-1963), retrouve la 32.F en novembre 1964, 31.F (9-1-1970/08-1972), SJA (6-8-1974), 31.F (12-9-1974), 20.S le 23-12-1974), 31.F (26-11-1974), 33.F(14-11-1978), condamné en septembre 1979.
- **n°140 (SA 140) Riantec (56) ?**
- **n°142 (SA 142) (Musée Chez Manuel, Migné-Auxances, 86)** (au nord de Poitiers).
- **n° 143 (SA 143) (Musée de l'ALAT, Dax, 40)** (en service 1961-1979), réceptionné 15-2-1961, 20.S (18-05-61/6-1964), 31.F (4-9-1961/6-1964), 32.F (20-6-1964), stocké Saint Mandrier (10-11-1966), 31.F (7-6-1967), 33.F (21-8-1967/1979), condamné le 27-7-1979 (4223h de vol), cédé à l'ALAT.
- **n° 144 (SA 144) (Ecole des Fusillers Marins, Lorient,56)** (en service 1961-1979), réceptionné 5-2-1961, 20.S (12-5-1961/2-1965), 31.F«Z» (10-2-1965/3-66), 33.F (21-3-1966), 31.F (23-1-1967), 32.F (8-12-1967/1969), Section Jeanne d'Arc (3-9-1969), 31.F (21-9-1970), Section Jeanne d'Arc «C» (27-9-1971), 31.F (5-9-1973-1975), SJA «U» (12-9-1975), 31.F (22-6-1976/1978), 33.F (2-2-1978-1979), déclassé le 14-5- 1979 (3696 h de vol), cédé à l'Ecole des Fusillers Marins pour instruction au sol. Exposé en extérieur son état était très détérioré. Le 8-2-2021 il a été transporté vers la BAN Lann Bihoué (hangar H4) pour la durée des travaux de restauration.
- **n° 148 (SA 148) (Musée de Cornouaille, 29) (épave)** (en service 1961-1979), réceptionné 9-5-1961, 31.F puis 32.F «L» puis «E», (4-11-1961/5-1962), 33.F (24-5-1962),

puis 32.F (13-7-1962/7-1964), 31.F (16-7-1964), 33.F (10-11-1965/1969), stocké à Saint Mandrier (30-10-1969/7-1973), 33.F (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, 32.F«N» (30-6-61/1964), SEA Lartigue (23-12-1961), puis SEA Saint Mandrier (28-5-1963), 31.F (23-7-1964), 33.F (10-11-1965/1973), Section Jeanne d'Arc (16-8-1973), 31.F «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, 31.F«K» (31-10-1961/1966), 33.F (23-9-1966/1969), stocké Saint Mandrier (15-1-1969), 31.F «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). (Après une complète restauration, repeint version ASM 31.F et présenté dans le hangar Dodin depuis octobre 2021).

- **n° 182 (SA 182) (BAN Hyères (83)** (en service 1962-1979), réceptionné 18-1-1962, 20.S (28-3-1962/1967) «W» en 1967, 31.F (4-1-1968), 32.F (2-2-1968/1970), stocké à Saint Mandrier (12-3-1970), 31.F (11-6-1971/1978), 33.F (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 31.F«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 ?

. 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), 23.S (1956-1964) condamné le 10-8-1965.

- **n° 77 (BuAer 130077) (Musée de l'Air, Le Bourget)** (en service 1954-1966), réceptionné 20-4-1954), 23.S-3 (1956), 58.S (1959), 23.S (1962-1964), condamné en 1966. Au Musée depuis 2007.

- **n° 82 (BuAer 130082) (Aviodrome, Lelystadt , Amsterdam)** (à vérifier) (en service 1956-1965), réceptionné 20-4-1954, 23.S (1956-1964), condamné le 10-8-65 (comme le n°76).

Utilisé par l'Anthony Fokker School(c/n 259), il a été par la suite acquis par le Musée aéronautique d'Amsterdam. Décoré aux couleurs de l'US Navy, codé « UR-42 » (à confirmer).

. 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, 56.S (1959-1964), 10.S (1964), 56.S (1965), condamné le 30-11-1970. Exposé à Lann Bihoué, il est en restauration depuis 2016 au CAEA.

- **n° 25** (BuAer 66425) (**ANAMAN Rochefort, 17**) (en service 1959-1970) réceptionné 14-4-1959, 50.S (1962-1963), 2.S (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), 2.S (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 (à l'est de Londres), 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.

- **WU15 (Lincolnshire Aviation Heritage Centre, East Kirkby Lincolnshire), (NX611)** (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), 55.S (1960), 52.S (1961), ERC puis 9.S (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).

- **WU16 (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 9.S (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.

- **WU21 (Ailes Anciennes Le Bourget - Musée de l'Air)** (NX664) (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), 52.S (1961), 56.S (?). Après une révision complète et peint en blanc, il est convoyé en vol vers la Nouvelle Calédonie à la 9.S (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). La restauration se poursuit en liaison avec le Lincolnshire Aviation Heritage Center.

(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. Actuellement en extérieur.

- **n° 04** (WG420, F-ZKCV) (**Anaman, Rochefort, 17**) (en service 1977-1990). En extérieur, état très détérioré .

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

- **n° 260** (WG015) (**BAN Hyères**) (en service 1977-2016). Transporté par route depuis Lanvéoc Poulmic (34F) en mars 2022. Il sera exposé devant le futur ETAN (Espace Traditions de l' Aéronautique navale) à l'extérieur de la BAN. Il a été vidé d'un certain nombre de ses équipements intérieurs..

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

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

- **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 stagiaires de Bac professionnel.

- **n° 276** (WG074) (**Musée de l'ALAT, Dax, 40**) cédé fin 2020.

- **n° 623** (WG109) (**BAN Lanvéoc Poulmic, 29**) (en service 1978-...), 20.S (1989), 34.F (2016).

- **n° 810** (WG283) (**Musée de l'air**) (en service 1984), stocké à Lanvéoc Poulmic, transféré au Musée fin 2020).

En attente de destruction :

- **n° 263** (WG039) (BAN Lanvéoc Poulmic). A l'état d'épave.
- **n° 269** (WG054) (BAN Hyères, 83) (en service 1978-...),réceptionné 23-5-1978. A l'état d'épave.
- **n° 275** (WG071) (CELAE (Centre logistique de rayonnement de la Marine, Cuers, 83), (en service 1978-...).
- **n° 620** (WG087)) (CELAE, Cuers, 83) (en service 1978-2004) réceptionné16-11-1978,31 F (83), accidenté à Thorame (04) le 8-7-2004. A l'état d'épave.
- **n° 625** (WG119)(BAN Lanvéoc Poulmic, 29) (en service 1979- ...). A l'état d'épave.
- **n° 627** (WG123) (BAN Lanvéoc Poulmic, 29). A l'état d'épave.
- **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.
- **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.

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 à 318)

- **n° 294 (ANAMAN, Rochefort, 17)**, premier vol en avril 1952,(en service 1952-1972) réceptionné le 25-4-1952,convoyé à Toussus où il sert à la formation des premiers équipages, rejoint l'Ecole de transformation sur multimoteurs à Agadir en juin 1952, 55.S-8 (1953). Puis affecté aux Mureaux,11.S (1954),(AIA Clermont-Ferrand,1958), Toussus (1958), ERC (1959),11.S-16 (1960), 11.S (1962-67), Lann Bihoué (1968), Cuers (1970) condamné le 21-1-1972.

En cours de complète restauration par l'Anaman (travaux prévus jusqu'en 2023-2024).

. 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 correcte mais code 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). Cet avion est en fait un MS 505 (équipé d'un moteur Jacobs de 304 cv) restauré en MS 502. Son immatriculation civile antérieure était F-BAOU.

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

- n° 728*(War Eagles Museum, Santa Teresa, Nouveau Mexique). Cet avion a été reçu par le SAMAN à Toussus le Noble en octobre 1947. Non affecté à l'Aéronautique navale, il l'a probablement été à la DCAN de Cuers comme avion de liaison. Il est peut-être celui qui a porté le code CAN- 1 ? Un autre Morane livré à la même date, le n°730 a pu porter le code CAN-2 ? Ces informations restent à confirmer. F-BHFB dans le civil, il est vendu aux Etats-Unis.

Depuis 2007 au War Eagles Museum, il a été restauré avec un moteur en ligne, et décoré aux couleurs d'un Fieseler 156 de la Luftwaffe en Afrique du nord.

. 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** (sur la liste ci-dessous) , mais 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° 61* (Particulier, Pontivy, 56) en cours de restauration.

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

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

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

- n° 128* (Rouen,(?) 76) (F-BMMY) décoration 52.S . Etat d'épave ? Ou revente depuis 2003 à un particulier anglais (Coventry-Bayanton). A vérifier .

- n° 138* (Association Morane Marine, Nîmes-Courbessac) (en état de vol, F-BKOJ, décoration Marine).
- n° 139* (Tournus (?), 79) (F-AZZZ ou -BKOK).
- n° 143* (Waddington, Grande Bretagne) (G-MSAL) (décoration Marine correcte). Vendu en GB en 1991.
- n° 147 (Assoc. Nostalgic Aéro, St. Yan , 71) (en état de vol, F-AZRP) (décoration Marine 51.S non authentique). À Macon en 2007.
- 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), 51.S «ZF», (1958-1960), 3.S, 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), 51.S «ZM» (1957-1960), (FSR ?), (1962-1963), SVS (1971). Condamné en 1973, Musée Aéronautique de Nancy, (remonté avec les ailes du n°186, puis Albert).
- **n° 178 (Lelystad, Pays-Bas)** (OO-MSA) (en service 1957-1974). Réceptionné le 2-7-1957, 51.S « ZP » (1958-1960), 3.S Cuers(1961-1964). Condamné le 5-4-1974. Utilisé par l'Aéroclub de Brest-Guipavas en 1976, immatriculé en Belgique, puis Hollande (aux couleurs Marine). Ne vole plus ?
- **n°186 (particulier, Belgique)** (OO-MCL) (en service 1957-1974). Réceptionné le 22-7-1957, 51.S « ZX » (1958-1960), EMA SFR(1964). Condamné le 5-4-1974).
- **n°189 (Montpellier, 34)** (F-BMJU) (en service 1957-1967), réceptionné 9-1957, 10.S (1961), 3.S (1962-1966), condamné le 20-10-1967, cédé à la DGAC, stocké à Cherbourg, puis Aéroclub de Castelnaudary (F-BMJU) (1968) puis au Danemark à Aarhus (aux couleurs Marine). Serait revenu en France, à Montpellier en 2005 (à rechercher). En instance de vente à une association suisse ?
- **n° 190 (particulier, Caen-Carpiquet, 14)** (F-AZAF) (en service 1957-1974), 3.S (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° 200 (Rennes, 35, en 1997)) (F-BMQC). Livrée à vérifier
- (- n°269) (MidAtlantic Air Museum, Middletown, Pensylvanie) (non Marine*, vérifier origine et livrée)

(- **n°160 à 164, 166, 177, 179 à 188**) (à rechercher) (Identifier le F-BLVI ?)

. 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, 10.S (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, 11.S (1966-1969), 2.S, 57.S (1997), retrait en 10-1997 (livrée Marine d'origine) .
- **n° 33 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1959-1997) réceptionné le 29-5-1959, 11.S (1964-1969), retrait en 1997.
- **n° 40 (Musée de l'Air , depuis 2020, auparavant Lycée R.de Rothschild, Saint-Maximin, 60)** (en service 1959-1997), réceptionné 16-9-1959, 11.S (1964-1969), 2.S(1969), 57.S (1997). En restauration dans les ateliers de Dugny en 2021.
- **n° 41 (particulier, Calhoun, Georgie ?)** (N41NY) (en service 1959-1997), réceptionné 6-10-1959, 11.S (1964-69), 2.S (1969), Section Réacteur Landivisiau (1973), 57.S, retrait en 1997. 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, 11.S (1964-1969), 57.S, retrait en 1997.
- **n° 46 (Musée de Savigny-les-Beaune, 21)** (en service 1959-?), réceptionné 27-11-1959, 11.S (1965-1969), 2.S, 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 Passion & Lycée de Morlaix, 29)** (F-AZTL) (en service 1961-1997), réceptionné 19-4-1961, 11.S (1964-1969), 2.S, 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 service 1961-1997), réceptionné 17-5-1961, 11.S (1964-1969), Section Réacteur Landivisiau (1973) retrait en 1997. Aux Etats-Unis en 1999. Serait revenu en France?
- **n° 88 (Salt Lake City, Utah)** (N760IS) (en service 1961-1997), réceptionné 27-7-1961, 11.S (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)** (épave, stocké, non complet).
- **n° 70 (ANAMAN, Rochefort, 17).** Présenté dans le hangar Dodin depuis octobre 2021.
- **n° 71 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (épave, stocké, non complet).
- **n° 83 (particulier, Etampes-Mondésir, 91).**(à vérifier)
- **n° 84 (particulier, Besançon-La Vèze, 25).**(à vérifier)
- **n° 85 (Musée de St. Victoret (près Marignane),(13),** présenté sur socle devant le Musée.
- **n° 86 (particulier, Bourg-Cezeyriat, 01).** (à vérifier)
- **n° 87 (particulier, Montluçon-Domerat, 03)** (à vérifier)

Décoration et lieu de stationnement à préciser pour les numéros **83, 84, 86 et 87** (les n°62 et 65 ne se trouvent pas à Rochefort).

. Navajo : (Piper)

-**n° 903 (Aerial Services Inc., Cedar Falls, Iowa),**s/n 31-7300 903. Réceptionné par la Marine le 28-12-1972. A servi à la Section Liaison Dugny(1973) , puis à la 3.S. Vendu aux Etats-Unis, il est immatriculé N144AS et exploité par la compagnie Aerial Services Inc.

- **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), 23.F(1963-1965), 24.F (1966), 25.F (1968), 12.S (4-1969/12-1971), 25.F (1982-1983), Musée de Nancy (juillet 83), à l'abandon depuis 1999. Puis repris par le Musée ? Semble être aujourd'hui en pièces détachées dans les réserves du Musée.

- **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, en exposition statique sur le parking.

- **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), 25.F (1968),12.S (accidenté 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 service1959-1984), réceptionné à Norfolk 12-6-1959, SEA Lann Bihoué (1961), 23.F (1962-1965), GAN 7 (1966), 25.F (1968), 23.F (1969), 25.F (1982), condamné le 13-8-1984, convoyage vers Sydney le 12-7-1989. Aux couleurs de l'Aéronautique navale.

- **n° 567 (BuAer 147567) (BAN Lann Bihoué, 56)** (en service1959-1983), réceptionné le10-7-1959 à Norfolk, SEA Lann Bihoué (1961), 25.F-7 (1962), 25.F (1963), 24.F (1967), 25.F (1968), 23.F(1969). En extérieur sur la BAN depuis 1983.

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

Neptune hollandais :

Quatre Neptune de la Marine nationale ont été transférés aux Pays-Bas (« reventilation » au titre du MDAP (Mutual Defense Assistance Program) au profit de la Hollande) : les n°434, 438, 691 et 692. **Le n°434 (BuAer 146434)** a été détruit. **Le n° 691 (BuAer 144691)** modernisé au standard SP-2H par Aviolanda a également été détruit sur la base de Valkenburg.

- **n°438 (BuAer 146438) (National Military Museum, Soesterberg, PB)** (en service 1958-?) réceptionné à Norfolk (10-10-1958), 24.F-9 (1960), 25.F-8 (1962). Après une carrière dans la Marine il est transféré aux Pays-Bas où il est modernisé par la société Avioland au standard SP-2H. Actuellement la section avant de l'avion se trouve au Musée National Militaire de Soesterberg, et d'autres éléments à l'Université de Technologie de Delft (Technische Universiteit Delft).

- **n° 692 (BuAer 144692) (Maritime Aviation Site, De Kooy, Pays-Bas)**
24.F (1958-1959), 23.F (1962, 1963, 1964), GAN 7 (1965). Porte à partir de 1962 (décision du SC Aéro) le numéro 692.
Modernisé au standard SP-2H par Aviolanda, il sert dans la Marine hollandaise. Après son retrait du service, l'avion a été exposé à l'entrée de la base de Valkenburg, et se trouve aujourd'hui au Maritime Aviation Site de l'aérodrome de De Kooy.

(Sources : Historiens aéronautiques hollandais ,via JP. Dubois, Trait d'Union)

. N 262 : (Nord Aviation)

(21 utilisés)

- **n° 16* (Musée de l'Air).**

- **n° 28 (BAN Lann Bihoué, 56)** épave ; 11S (1967-1968), 3.S (1972).

- **n° 43 (Anaman, Rochefort, 17)** (dans le hangar Dodin), 11.S (1968), Section Liaison Dugny (1969-1972).

- **n° 59 (Anaman, Rochefort, 17)** (en extérieur devant la stèle à l'Amiral Lartigue), réceptionné le 25-6-1969, 3.S (1970-1972), Section Liaison Dugny (1972-1975), retrait le 15-6-1996.

- **n° 60 (Musée de Lyon-Corbas, 69)** (en extérieur), 3.S (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), 55.S (1977).

(- **n°43, 45, 46, 51, 52, 53, 63, 69, 70, 71, 73, 75, 79, 100**, stockés sur la

Base Aérienne de Châteaudun, auraient été détruits en 2021).

. N 1002 : (Nord Aviation)

(61 ont été utilisés)

- **n°90 (Particulier, aérodrome de Montélimar-Ancone)**, (en service 1945-1956) réceptionné le 30-6-1945, ETM (Escadrille de Transport Métropole) (1945-juin 1946), 31.S (1946), 51.S-25 (1947-1948), 51.S-17 (1949), SRC (1950), 52.S-17 (1951-1953). Condamné le 18-7-1956. Cédé SGAC Lartigue. Avion en attente de restauration ?

- **n°256 (Deutsches Technik Museum, Berlin)** (en service 1951-1960) réceptionné le 12-4-1951), Cuers (en 1956 puis 1958), 3.S-12 (1957), St. Raphaël en décembre 1958 avant condamnation le 23-2-1960). Immatriculation française F-BGIR et allemande D-EKTY (Attesté en 2019).

- **n° 269 (Mid-Atlantic Museum, Middletown, Pennsylvanie)**

Réceptionné par l'Aéronautique navale le 4-6-1951, 52.S-8 (1952) puis 52.S-4 (1954), convoyé de Khourigba à Port-Lyautey le 25-8-1954, Lann-Bihoué (1957), condamné le 23-2-1960.

Cédé au SFATAT (Service de la Formation Aéronautique au Travail Aérien et des Transports), devenu SEFA (Service d'Exploitation de la Formation Aéronautique) dépendant de la DGAC, jusqu'en 2011. Serait aujourd'hui dans ce Musée américain ?

. 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 11.S).

- **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).

(. **Nord 2504**) : (Nord Aviation) *pour mémoire car ferrailé en 2013.*

La Marine a utilisé un seul Nord 2504, le n°01

- **n°01** :(dernier propriétaire, **Association Pégase à Aix-les-Milles, 13**) (en service 1959-1987). Premier vol le 17 novembre 1958 à Melun-Villaroche. Réceptionné par le CEPA le 24 juin 1959 (pilote Armand Jacquet), en service à la 10.S, il est un des rares rescapés de la catastrophe du barrage de Malpasset en décembre 1959. Il sert à la formation des équipages de PATMAR pour la lutte ASM, expérimente divers équipement électroniques,

précurseur des missions ELINT (recueil de renseignements électroniques). Retiré du service le 1^{er} août 1987, avec 6850 heures de vol à son actif.

Livré en vol à l'Association Pégase par l'amiral Doniol et le CF Astraud le 26 juin 1988, il sera finalement ferrailé en 2013 après un long abandon en bordure de l'aérodrome des Milles. (sources : Doniol, Rogelet, Brun, Pecastaings)

. **Norvigie* : (NC 858)**

La Marine n'a jamais utilisé de Norvigie. 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 après restauration en novembre 2005.

. **Rafale : (Dassault)**

- n° 01 (EPPE Hyères, 83)

- n° 02 (EPPE Hyères, 83). Est arrivé à l'EPPE le 6-10-2021 après utilisation au CEV d'Istres.

. **SBD : (Douglas SBD «Dauntless»)**

- n°... (Musée de Melun Villaroche, 77) (en restauration complète mais celle-ci ne semble pas se concrétiser) (origine?)

. **Seafire : (Vickers Supermarine Seafire LF III)**

65 Seafire III ont été livrés à la France entre janvier et mai 1948, dont le PP972.

- **PP972 (particulier (R. Cayser) à Carlbury, Oxfordshire** (après le Sywell Aviation Museum, Northampton).

Il est l'un des 250 Seafire commandé à Westland Aircraft en juillet 1943 pour la Royal Navy. Sorti d'usine en septembre 1944, il est affecté au Squadron 809 de la Fleet Air Arm à la mi-1945. Le 809 est embarqué sur les porte-avions *HMS Stalcker* et *Attacker* en Extrême Orient. En 1946 il passe au Squadron 767 basé à Lossiemouth (et Miltown). En octobre, il apponte encore sur le *HMS Theseus*).

En 1948 il fait partie d'un lot de Seafire maintenus en état de vol à Lee-on-Solent pour cession ou vente à l'étranger. Cédé à la France il est convoyé par un pilote de l'Aéronautique Navale vers Les Mureaux puis Hyères. Sa première affectation est à la 1.F (1.F-9).

En octobre, deux appareils embarquent sur l'Arromanches pour sa première mission en Indochine, avec la 4.F équipée de SBD-5. Mais il ne semble pas y avoir de confirmation de leur serial, permettant de savoir si le PP972 en faisait partie. Sur les carnets de vols ils sont référencés comme AR-1 et AR-2, avec pour pilotes les LV Cassé et Pomier-Layrargues. Ils effectueront plusieurs missions d'appui contre le Vietminh.(1)

Courant 1949 le PP972 est brièvement affecté à la 12.F (12.F-2), puis à la 54.S pour l'instruction des pilotes. En effet, en juillet, tous les Seafire sont retirés des flottilles du fait de nombreux accidents. Condamné le 11 décembre 1950, avec 16 autres Seafire, il sert à l'instruction au sol sur la BAN d'Hyères. Par la suite il est entreposé sur le polygone de tir de Gâvres près de Lorient (aux côtés d'un Bloch 175). A l'état d'épave dans les années

soixante, il est découvert en 1965 par J. Frélaut qui le sauve de la destruction en le rachetant aux Domaines en 1970. L'avion est alors transféré sur l'aérodrome de Vannes-Meucon où une longue et difficile restauration est effectuée par les Ailes Anciennes Armorique. Il est décoré aux couleurs du 1.F-9. Exposé entre 1982 et 1984 au Musée de la Résistance de Saint Marcel (au nord-est de Vannes). Il est encore à Vannes en 1992 (photo). Puis il est acheté par un collectionneur anglais, Doug Arnold, qui le transfère à Biggin Hill (Kent). Restauré, remis en état de vol par différents propriétaires entre 1996 et 2016, il effectue son premier vol chez David Arnold/AirLeasing Ltd en juin 2015 sous les couleurs de la Fleet Air Arm (immatriculé G-BUAR). Il participe à de nombreux meetings, à Duxford notamment en 2016 (photo). Après un passage au Sywell Aviation Museum il ne vole plus après 2018 et devient la propriété d'un particulier (Robin Cayser) à Carlbury (Oxfordshire). Il est exposé dans sa propriété.
Il semble être aujourd'hui le seul Seafire Mk III conservé, dans le monde.

(1) Source : « L'A.N. en Indochine » (H. Robin & R. Feuilloy, Ardhan n°22, 2007)

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

(20 ont été utilisés)

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

. **SNJ-5: (North American)** (voir aussi T6 / Harvard)

(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, 2.S (1964-66). Exposé sur la BAN de Lann Bihoué (photo) à partir de 1983, puis Conservatoire (date?).

Pour mémoire :

. SNJ décoré 54.S-25 (F-AZFC) appartenant à J. Rateaud président et pilote de l'association Les Ailes de l'Aéro au Castellet (83). Il a été détruit le 21-1-1993 entraînant la mort de son pilote (radié DGAC le 11-1-1996),

. SNJ décoré 54.S-26 (F-AZYT) , détruit lors d'une séance de voltige (mort de son pilote R. D'Alessio et de son élève L. Ristor) (radié DGAC le 14-3-2008)

. SNJ décoré 56.S-42 (F-AZBL) transformé en Zéro en 1988 ?

Parmi ces trois avions les deux premiers au moins étaient des T-6 et n'ont donc pas servi dans la Marine.

. **Stampe : (SV4-C) Constructeur SNCAN, ou AIA Alger** (à partir du n°1000).
(82 utilisés)

Seuls les 6 derniers ont fait une carrière Marine.

- **n°7*** (Anaman, Rochefort, 17) (à l'origine n°38, repeint sous le n°7 aux couleurs de la 51.S (51.S-15), tous deux non Marine).

Pour les numéros ci-dessous, non Marine, de 262 à 1030 inclus (sauf n°28 et n°691), vérifier sous quelle livrée ils sont conservés.

- n° 28* (Musée de l'air de Bruxelles)), (F-BFZC puis 00-CLH), décoration Marine 5.S-25. Le n°28 n'a jamais été utilisé par la Marine. Il a été construit par la SCAN à Sartrouville. Après une carrière dans l'Armée de l'air, il a été acquis par différents propriétaires français (F-BFZC), puis belges (OO-CLH). Transféré au Musée de Bruxelles en 1972, il est restauré aux couleurs de l'Aéronautique navale (5.S-25) avec un numéro inexact (n°102) à la suite d'une erreur(cf. photos).

Exposé jusqu'en 2020, il a été mis en réserve du Musée du fait de son état délabré, et transféré au dépôt de Landen.

Par contre le code 5.S-25 a bien été porté par un Stampe de la Marine à Lartigue, mais il s'agissait du n°1073 (voir ci-dessous).

- 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° 216** (particulier, Allemagne) Cet avion construit par la SNCAN Sartrouville a été réceptionné par la Marine le 6-1-1950 : 50.S (mai 1950-mars 1956)(50.S-28 attesté de 1951 à 1955), puis toujours à la 50.S de 1962-1967)(code 50.S-16 en 1965). Condamné le 27-2-68. Immatriculé F-BNGC dans le civil à partir de 1968, il est vendu en Allemagne en février 1982 sous l'immatriculation D-EBHL où il volerait encore.

- **n°1051** (particulier, Cholet, 49). Construit à l'AIA d'Alger, en service de juin 1948 à novembre 1958, 51.S-16 (1948-1951), 51.S (1953). Condamné le 17-4-1954. Aéroclub d'Issoudun (F-BDQU). Après un passage aux Etats-Unis (immatriculé N1037Y), est revenu en France en 2002. En 2021, en cours de restauration à Cholet sous la décoration 51.S-15.

- **n° 1061** (Classics Flying Collection, Springs, Afrique du sud) (en service 1948-1957) (construit à l'AIA d'Alger, réceptionné 6-8-1948, 51.S-22 (1949-1950), 51.S-17 (1951-1954), condamné le 15-4-1957. Cédé à l'Aéroclub d'Aurillac, immatriculé F-BDHC, il est accidenté en 1958. Vendu en Afrique du Sud, et immatriculé ZS-EULU puis ZS-UUU, il est restauré avec un moteur plus puissant et revole en 1968. Il est accidenté le 10-10-1980 à Baragwanath, Après une longue restauration il ne revolera qu'en 2001. En 2009 il est acheté par Gavin Brown, de la Classic Flying Collection à Springs (30 kms à l'est de Johannesburg) et décoré aux couleurs de la 51.S. A nouveau sévèrement endommagé par l'effondrement d'un hangar en 2014 à Springs, sa remise en état se poursuit jusqu'en 2019, avec un nouveau fuselage. La Classical Flying Collection fait partie du Sandstone Heritage Trust.

- **n° 1073** (particulier, aérodrome de Chavenay-Villepreux, 78) F-AYGG) (en état de vol), (en service 27-10-1949 / 24-5-1957). Construit par l'AIA d'Alger, cédé par l'Armée de l'air, il est réceptionné par la Marine en 1946, 4.S-25 (1952-1954), 51.S (?)(1954), 5.S-25 d'avril 1955 à mai 1956, puis 4.S-12 (janvier 1957). Il est condamné la même année. Il a effectué son dernier vol à Lartigue en mars 1957, puis est rapatrié vers Cuers. Il vole à l'Aéroclub des Deux-Sèvres à Niort en 1958. Immatriculé en Grande-Bretagne en 1970 (G-AWWR), puis aux Etats-Unis (N31034), dans le Nevada. Revenu en France

(immatriculation F-AYGG) en 2015 (aux couleurs Marine, mais sans code escadrille, voir photo).

- **n°1087 (particulier, Niort-Souché, 79)** (F-BFUB) (en service 1949-1957), construit par l'AIA d'Alger, réceptionné le 10-8-1949, volant de réserve Casablanca, 51.S-13 (1953), condamné le 5-12-1957. Aéroclub de Brive en 1958. Propriété d'un particulier depuis 2001.

- **n° 1091 (particulier, AE , Orbigny, 37)** (F-BKMP), construit à l'AIA d'Alger, réceptionné le 10-8-1949, 51.S-6 (1950), puis 51.S-10 (1952), 51.S (1956), 50.S code 91 (1963-1965), Section de Vol Sportif (1966). Condamné le 27-2-1968). Aéroclub de Quimper ?

. **Sunderland : (Short Sunderland Mk. 5)**

22 ont été utilisés par l'Aéronautique navale.

Comme pour les Lancaster, les Sunderland Mk. 5 (1) ont été livrés à la France dans le cadre des accords intervenus au début de la Guerre froide, lorsque le Conseil Consultatif de l'Union occidentale (Western Union, WU), réuni en mars 1949 entérine le principe d'un renforcement des moyens militaires français par du matériel britannique. Il est prévu de livrer 19 Sunderland Mk 5 en remplacement des Sunderland Mk III vieillissants en service au sein de la 7.F à Dakar-Bel Air. Les livraisons interviennent entre avril 1951 et février 1952.

- **ML796, (Imperial War Museum Duxford) .**

Construit à Rochester (Kent), il est le premier Sunderland au standard MK V, et équipé d'un moteur Pratt & Whitney «Twin Wasp» R-1838. Il est livré au Flying Boat Servicing à Calshot (au sud de Southampton) le 15 mai 1945, et affecté au Squadron 228 de Pembroke Dock (Pays de Galles). Le 3 mars 1948 il est affecté à l'OTU (Operational Training Unit) n°2 à Alness (Ecosse). En juillet 1946 il est stocké au Maintenance Unit n°57 à Xig Bay. En 1948, lors du Pont aérien de Berlin, il reprend du service au sein du Squadron 230, de juillet à décembre, date à laquelle l'utilisation des Sunderland est interrompue car les plans d'eau berlinois sont gelés.

Le 20 décembre 1949 le ML796 est cédé à la France et mis aux normes de la Marine nationale à l'usine Short de Belfast. En juin 1951, le Maintenance Unit n°57 le livre à la France (date de réception par l'Aéronautique navale : 4 août 1951)

Il est affecté à la 7.F à Dakar (7.F-8) (1952-1953), puis à la 12.S (12.S-1) (1955)(1958-1959) et enfin à la 50.S (50.S-3) (1960). Condamné le 30-1-1962, il est acheté par un brocanteur de Moisdon-la-Rivière (44) qui le fait visiter, puis le transforme en boîte de nuit. Transporté à La Baule, il y connaît le même usage sous l'appellation de «Mister Blue», sans doute le destin le plus improbable d'un avion de l'Aéronautique navale... Il est peint couleur alu et non plus blanche avec le code 50.S-4. En 1976 «l'établissement» doit fermer et son propriétaire le met en vente. L'Imperial War Museum se porte acquéreur, il est convoyé en mars vers l'Angleterre où il rejoindra le Musée de Duxford. La restauration sera longue (près de trente ans) et difficile, énormément de pièces ou de parties ayant dû être remplacées. L' ex 50.S-3 y est présenté aux couleurs du Squadron 201 de la RAF auquel il n'a jamais appartenu et codé NS-F.

(source : Aéroscope Atlantique, D. Château)

Deux livres présentent le ML796 :

- «Sunderland ML796, de père en fils» de David Ryan, éditions Joca Serra
- «Sunderland MkV, ML796 at Duxford», Group Captain Derek K. Empson (recueil de photos).

- **ML824 (Royal Air Force Museum London, Hendon)**, présenté aux couleurs de la RAF (codé NS-Z). Réceptionné en juillet (ou octobre?) 1951, il est affecté à la 7.F (7.F-14) (1952-1953) puis à la 12.S (12.S-3) (1955) et enfin à la 50.S (50.S-9) (1959). Après son retrait du service, il est cédé à l'Angleterre. Convoyé le 24 mars 1961 vers Pembroke Dock (Pays de Galles), il rejoint le Musée de Hendon. Il y est présenté aux couleurs de la RAF et codé NS-Z.

(1) Une première acquisition de 28 Mk.III avait eu lieu à partir de 1943.

. **Super Etendard : (Dassault)**

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

34 préservés (dont 3 en attente de destruction à Cuers).

Tous sont au standard 5 sauf les n°6, 15, 23, 25, 64 au standard 4.

- **n° 01 (Ailes Anciennes, Toulouse, 31)** ex Etendard IV M n°68. Retrait le 1-6-1997, CEAT Toulouse (98), puis Ailes Anciennes, ou BAN Landivisiau (uniquement poste de pilotage).

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

- **n° 03 (CELAE, Cuers, 83)** ex Etendard IV M n°13 (voir cet avion), redevient Etendard IV vers 1980 ? Parc à ferraille du CELAE en attente de destruction (2021) .

- **n° 2 (EFSOAA, Ecole de formation. des sous-officiers de l'Armée de l'Air, BA 721, Rochefort-St. Agnant, 17)** (depuis le 23-6-2016) (en service 1978-2017) CEV (1978), 17.F (2010-2016). Livrée Tiger Meet basse visibilité en 1997. Peinture expérimentale grise en 2000. Dernier vol le 22-6-2005.

- **n° 6 (Lycée Val de Lys d'Estaires, 59)** (standard 4) (en service 1978-2016), réceptionné en octobre 1978, 11.F (1979-1980), 17.F (2004). Dernier vol le 29-5-2009. Cédé au lycée le 10-5-2017.

- **n° 8 (ANAMAN, Rochefort, 17)** (en service 1978-2016), réceptionné 12-78, 11.F (1979-1989), 17.F (2013-2015). Dernier vol le 16-10-2015. Au Musée depuis le 23-6-2016.

- **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. Dernier vol le 7-9-2015.

- **n° 12 (Lycée F. Tristan, Comblanes et Meynac, 33)** en service 1979-2016), réceptionné 4-1979, 11.F, retrait 2016. Dernier vol le 7-9-2015. CAEA (9-2016), puis Lycée près de Bordeaux (prêt du Conservatoire d'Aquitaine ?) le 27-5-2017.

- **n° 14 (Ailes de la mer, Bayonne, 64)** (en service 1979-2016), réceptionné 4-1979, 14.F, CEPA (2012), dernier vol le le 27-3-2012, retrait en 2016. L'appareil a été détruit, seul le poste de pilotage a été donné aux Ailes de la mer.

- **n° 15 (EPPE, Ecole des personnels de pont d'envol, Hyères, 83)** (en service 1979-2011), réceptionné 5-1979, 11.F, 14.F(1982) (1988), dernier vol 3-2-2010, retrait en 2011.
- **n° 16 (AIA, Cuers, 83)** (en service 1979-?), réceptionné 5-19 (80-81),14.F (1988), dernier vol le 27-1-2011 et retrait la même année. Exposé à Cuers en extérieur en 2015.
- **n° 17 (Anaman , Rochefort, 17)** (en service 1979-2016), réceptionné 6-1979, 11.F, 17.F (2013-2014). Dernier vol le 30-6-2015. Uniquement la partie avant de l'appareil, (pour instruction) (voir photo).
- **n° 18 (Musée National de la Marine)** (en service1979-2016), réceptionné 6-1979, 11.F, 17.F (2013-2014), dernier vol le 30-6-2015 et condamné la même année. Stocké à Landivisiau, il semblerait que seul le poste de pilotage ait été conservé. Entreposé dans les réserves de Dugny, il a été transféré début 2021 au Musée de la Marine.
- **n° 19 (EPPE, Hyères, 83)** (en service 1979-2016), 11.F (1979-1981). Dernier vol le 22-4-2016. Sert à l'instruction des ponevs.
- **n° 23 (BAN Landivisiau, 29, puis AIA ?),** (en service 1979-2016), 11.F (1979-1983). Dernier vol le 16-3-2016.
- **n° 25 (Ailes Anciennes Toulouse, 31)** (en service1979-2007),11.F (1980),17.F (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 service1979-2012), condamné en 2012, destruction ? Une aile aurait été conservée au carré des officiers de la BAN.
- **n° 32 (Lycée de Cerny, 91)** (1979-2016),11.F (1980-1982),14.F(1985),17.F (2004-2016). Dernier vol 13-1-2015.
- **n° 33 (CAEA, Bordeaux-Mérignac, 33)** (en service1979-2016). 17F (1986-1987)(1997) (2013).
- **n° 35 (Brest, Thalès, 29)** (en service1980-2016),premier appontage sur le Charles de Gaulle. Accidenté en 2004,17.F (2012-2016). Dernier vol le 17-4-2015. Transporté de Landivisiau à Brest, présenté devant l'entreprise depuis 2015.
- **n° 37 (Lycée A. Briand, Houilles, 78 ? ou Nimes ?)** (en service 1980-2015), accidenté en 2015 ? Destruction ? Seul le poste de pilotage a été conservé.
- **n° 39 (Lycée F. Mistral, Nimes, 30)** (en service 1980-2015), 11.F (1980-1982), 17.F (1987), accidenté 2015 ? Seul le poste de pilotage a été conservé.
- **n° 43 (CEPA, Hyères, 83)** (en service1980-2016),11.F (1981-1982),14.F (1988),17.F (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 peut être par la suite devant l'ancien mess officiers abritant le nouvel ETAN de Hyères (Etablissement Traditions de l'Aéronautique Navale).

- **n° 46 (EPPE, Hyères, 83)** (en service 1980-2016). 11.F (1981), 17.F (2015), dernier catapultage du porte-avions le 22-4-2016 vers la BAN d'Hyères. Ecole du Personnel Pont d'Envol en 2016, pour l'entraînement des ponevs.
- 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), 11.F (80-82), condamné en novembre 2008. En attente de destruction.
- **n° 50 (BAN Landivisiau, 29)** (en service 1980-2015), 17.F (1981), 11.F (1982-1983), accidenté en 2015 ? Le poste de pilotage est présenté dans le hall de la 17F.
- **n° 52 (Ecole de formation des sous-officiers de l'Armée de l'Air BA 721, Rochefort-Saint Agnant, 17)** (en service 1980-2016), 11.F (1981-1983). A l'Ecole depuis le 6-10-2016.
- **n° 57 (Ecole Navale, Brest, 29)** (en service 1981-2015), 17.F (1986-1987) (2013-2014). Remplace (?) l'Etendard IV M n°51. Livrée bleu marine, 40ème anniversaire du Super Etendard. A Brest depuis le mars 2015.
- **n° 59 (BAN Landivisiau, 29)**
Poste de pilotage présenté dans le Hall de la 11F.
- **n° 61 (BAN Landivisiau, 29)** (en service 1982-2016), 11.F (1983) (2007-2010), 17.F (2013-2014). Sert à l'instruction des pompiers de la base.
- **n° 64 (Musée de l'air)** (en service 1982-2010), livré en vol au Musée le 2-6-2010.
- **n° 65 (Lycée Jean Zay, Chambley-Jarny, 54)** (en service 1982-2016), Irak (1983-1985). Dernier vol le 11-7-2013, au Lycée depuis le 2-6-2017.
- n° 68 (AIA Cuers, 83) (en service 1982-2016) Irak (1983-1985), 17.F (1986-1987). Epave, en attente de destruction.
- **n° 69 (Prytanée militaire de la Flèche, 72)** (en service 1982-2016), Irak (1983-85). Après le Lycée de Houilles (78), au Prytanée depuis 2017. Poste de pilotage uniquement.
- **n° 71 (EPPE, Hyères, 83)** (en service 1983-2016), 11.F (1983) (1989). Dernier vol le 8-12-2010. A l'Ecole depuis 2016.

. Super Etendard argentins :

14 ont été vendus neufs à l'Argentine, et 5 d'occasion (ex. Aéronautique navale) tous au standard 5). Ces derniers ont été stockés à Chateaudun de juillet 2016 à 2019 et acheminés par voie maritime en 2019.

En service dans la Marine argentine depuis (ou utilisés pour pièces détachées ?). Ne sont pas des « avions préservés », mais peuvent le devenir ...

- **n° 1 (Argentine)** (standard 5) (en service ...?-2016), 14.F(1988), 17.F (1997-2015), livrée Kandahar en 2008. Dernier catapultage en mars 2016. Vendu à la Marine Argentine en mai 2019.

- **n° 31 (Argentine)** (en service 1979-2016). 17.F(2007-2012). Vendu à l'Argentine en 2019.

- **n° 41 (Argentine)** (en service 1980-2016), 14F (1982-1984), 11.F (1989), 17.F (2004) (2011-2016), vendu à l'Argentine en 2019.

- **n° 44 (Argentine)** (en service 1980-2016), 11.F (1981-1983), 17.F(2013-2016), vendu à l'Argentine en 2019.

- **n° 51 (Argentine)** (en service 1980-2016), 11.F(1981-1983), 17.F (1986), 11.F (2010), 17.F (2012-2016), vendu à l'Argentine en 2019).

. **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), 20.S (1969-1990), 10.S (1991-1995), retrait en octobre 1995. En attente de destruction.

- **n° 118 (BAN Hyères, 83)** (en service 1968-2009), 1^{er} vol 11-7-1967, réceptionné 15-5-1968, 20.S (1968-1969), 32.F«B» (4-1969-1978), 32.F(1979-1988), 33.F (1997), CEV (1998), 32.F (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), 32.F«F» (1-1970-1977), 32.F (1978-1983), 33.F (1985-19), 32/33.F, 32.F(2001-2009).

- **n° 144 (Musée de l'Air)** (en service 1969-2010), 32.F«I» (1970-1977), 33.F(1980-1998), 32.F(2001-2006) retrait en 2010. Arrivé au Musée le 5-5-2010.

- **n° 148 (Ecole des Fusiliers Marins, Lorient, 56)** (en service 1969-2010), 32.F«K» (1970-1977), 32.F (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, 32.F«N» (1976-1978), CEV (1980), 32.F (1983-1992), 33.F (1996-1997), 32.F (1999-2010), retrait en 2010. Arrivé en vol au Musée la même année depuis Lanvéoc.

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

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

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

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

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

Entré en service le 31 janvier 1977. Vendu à l'Irak. Venu en France en 1990 pour une grande visite et resté pour cause d'embargo (Guerre du Golfe) .

Partiellement démonté, il a été cédé au Musée de St. Victoret, et sera décoré aux couleurs de l'Aéronautique navale.

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

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

- **n° 820** (3820) (BuAer 81- 4087) (Serial RCAF 3820) (**ANAMAN, Rochefort, 17**), Mk. II construit par North American. Convoyé de Toussus à Querqueville le 6-10-1960. Centre Ecole Rochefort en 1963. Actuellement en attente de restauration au hangar Saint Trojan.

(. T-6 transformé en NA68, puis « déguisé » en faux *Hellcat F6F-5 (Grumman), particulier, La Ferté-Alais, 91):

Décoré Marine 11.F-2 (le 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?

. **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*

. **Vampire : (De Havilland DH-115)**

Pas de Vampire Marine conservé. Par contre deux Vampire suisses ont volé aux couleurs de l'Aéronautique navale. Pour mémoire

- le n°...? (particulier, Cuers) décoré aux couleurs de la 57.S (57.S-8 puis 9). Avion ex. Suisse, propriété de M. Berger, il volait en meeting avec le Zéphyr n°5 du même propriétaire . Après le décès de son pilote sur le Zéphyr à Ajaccio le 7-9-2003, le Vampire a par la suite été revendu à l'étranger après 2003 (à confirmer) .

. **Venom : (De Havilland)**

- le n°...? (Cercle de Chasse de Melun-Villaroche) (F-AZHZ), ex. U-1204 de la Troupe d'Aviation Suisse, acheté par JM. Saget. Biplane transformé en pseudo Aquilon aux

couleurs de la 16.F. L'avion a été détruit le 15-11-1997 à La Croix-en-Brie entraînant la mort des deux pilotes (source M. Pain,T.U.).

. **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), 2.S, 59.S (1963-1965), 2.S (1967-1968), Section Fouga Landivisiau (1968-1971), 59.S (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), 59.S jusqu'en 1994, sauf passage à la 2.S (1963-1964).

- **n° 4 (Grimbergen, Belgique)**(en service 1960-1990), 57.S-24 (1960), 2.S (1963-1964), 59.S (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-...?), 57.S, 2S (1961), 59S (1963-1969)(1976-...?). Après son retrait, il est racheté aux Domaines en 1995 par Berger, un ancien pilote de l'Aéronautique Navale, et 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 son pilote.

(- **n°10** à Rochefort jusqu'en 1995, puis ferrailé.)

- **n° 11 (Armor AéroPassion , Morlaix, 29)**, 57.S-31(1960), 2.S (1963), 59.S (1964-68), Section Fouga Landivisiau (1969-1972), 59.S. A séjourné au Lycée Tristan Corbiere, (Morlaix-St. Martin-des-Champs, 29). Depuis avril 2021 cet avion se trouve sur l'aérodrome de Morlaix, et devrait être remis en état de vol par l'association.

- **n° 12 (Musée d'Orange, 84)** (en service1960-1994) 57.S-32 (1960), 59.S (1962-1964), 2.S (1965-1966), 59.S. 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), 59.S (1962-1963), 2.S (1965), 59.S (1966-1994).

Racheté par un particulier (M. Piazzola) et immatriculé F-AZMO, il est maintenu en état de vol et basé à Brive. Il porte la décoration spéciale 59.S peint lors de son retrait (photo). Il est par la suite revendu à un autre particulier (M. Guitton) et basé à Villeneuve-sur-Lot. A-t'il conservé sa décoration d'origine ?

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

- **n° 17 (Lycée Rotschild, Saint Maximin, 60, ou Musée de l'Air?)** (en service 1960-94), 57.S-37 (1960), 59.S (1961-1967), 2.S (1968), Section Fouga Landivisiau (1969-1971), 59.S (1972-1994). Stocké à Dugny en 2010.

- **n° 18 (particulier, surplus militaire, Porte-les-Valence, 26)** en service 1960-1987), 57.S-38 (1960), 59.S (1969), 2.S (1964), 59.S (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 ?), 59.S (1963-1967), 2.S (1968), Section Fouga Landivisiau (1968), 59.S (1972-1987...?). Epave en extérieur.

- **n° 21 (BAN Hyères, 83)** (en service 1960-1994), 59.S-21 (1960-1961) (1963-1967), 2.S (1968), Section Fouga Landivisiau (1969), 59.S (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), 2.S (1962), 59.S (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), 59.S (1963-87), épave en extérieur.

- **n° 27 (Musée de l'Air)** (en service 1960-1994), 59.S-27 (1960-1961), 2.S (1962), 59.S (1963-1994) .

- **n° 28 (Association Zéphyr Marine, Nîmes, 30)** (en état de vol) (F-AZPF) (en service 1963-1994), 59.S (1963), 2.S (1964), 59.S (1965-1994).

Racheté aux Domaines (comme le n°5 de M.Berger) par l'association Les Ailes de l'Aéro le 11-8-1995 (président et pilote : Ramon Josa). Après un dernier vol le 6-9-2014 il a été revendu à l'Association Zéphyr 28 et basé à Nîmes (son pilote est le CA Houdaille). Il se trouve depuis 2021 sur la BAN de Lann Bihoué.

- **n° 30 (BAN Landivisiau)** (en service 1961-1994), 1^{er} vol le 24-10-60, 59.S (1961-1962), 2.S (1962-1964), 59.S (1965-1994), cérémonie lors du retrait le 25-11-1994, présenté en extérieur.

Remerciements à Robert Feuilloy, Jean-Pierre Dubois et Pierre-Henri Papelard pour l'aide fournie pour ce recensement, et à Pierre-François Sumien notre webmestre pour la présentation .

Ce listing est une première approche qui demande à être complétée, corrigée et tenue à jour. Toute information ou proposition de correction est la bienvenue.
