

-ARMOR AERO PASSION-

ARMOR AERO PASSION DANS LA PRESSE



ARMOR AERO PASSION

Adresse postale : JM Laporte, 1 rue de Kerros 29 600 Saint Martin des Champs

Tél. : 06.62.59.89.78

Email : armor.aero.passion@wanadoo.fr

Association loi 1901 – SIRET : 440270734 00013

ARMOR AÉRO PASSION DANS LA PRESSE

Une présence depuis 2002



REPORTAGE VIDEO



Reportage Télé Matin meeting de Chambéry



Vol en MS 760 Paris

MORLAIX

Armor-Aéro-Passion : dix ans, l'âge de raison



● Jean-Michel Laporte (à gauche), Bernard Rannou, Jean-Yves Michel, Philippe Goetz et quelques-uns des passionnés qui pilotent Armor-Aéro-Passion.



● Le Morane MS 760 « Paris » est une pièce maîtresse du patrimoine aéronautique européen.

Cela fera dix ans en juin qu'une petite bande de passionnés, autour de l'ancien pilote de chasse Jean-Michel Laporte, démontre que passion et raison peuvent voler en formation serrée. L'âge de la maturité pour l'association morlaisienne Armor-Aéro-Passion (AAP) qui a toujours de nombreux projets dans ses cartons.

Sauvegarder le patrimoine aéronautique, faciliter l'accès du plus grand nombre au monde de l'aviation, conjuguer professionnalisme, passion et bonne humeur : voici en très résumé la profession de foi de l'association. Et... ça marche ! Aujourd'hui forte d'une quarantaine de membres actifs, elle a obtenu le 1^{er} décembre dernier son affiliation à la Fédération nationale aéronautique (FNA)*. C'est une

nouvelle marque de reconnaissance pour AAP qui bénéficie déjà, depuis 2001, d'un statut d'utilité générale.

Une unité d'entretien agréée

L'association fait voler plusieurs avions, dont le très fameux biréacteur Morane MS 760 « Paris », unique exemplaire en état de vol en Europe, deux « Rallye » pour la promenade (au prix volontairement très bas de 66 € de l'heure), et un Cap 10B pour la voltige. Elle dispose d'une unité d'entretien agréée, ce qui lui permet d'assurer la maintenance de ses propres appareils et de salarier un mécanicien (un deuxième, actuellement en CDD, pourrait être prochainement titularisé), mais aussi d'accueillir des stagiaires (sept pour l'année scolaire en cours) dans le cadre d'un partenariat avec le BTS de maintenance aéronautique.

Accessible à tous

Les non-pilotes ont toute leur place au sein de l'association : « Nous souhaitons ouvrir le plus largement possible les portes du monde aéronautique », expliquait Jean-Michel Laporte lors de l'assemblée générale annuelle, « c'est pour cela que nous tenons à maintenir l'adhésion à 30 € ». Autre signe récent de reconnaissance : voici quelques jours, AAP a obtenu de l'Aviation civile la possibilité de renforcer son activité de formation à la voltige grâce à l'ouverture de deux axes permanents (deux espaces aériens dédiés à cette activité) dans le nord de l'aérodrome.

À la recherche d'entreprises partenaires

A côté d'une recherche de soutiens publics, afin de financer la restauration et le maintien d'avions en état de vol, Jean-Michel Laporte s'est fixé pour objectif 2007 un gros tra-

vail de recherche de partenariats auprès des entreprises bretonnes. Il s'agira notamment de leur proposer des journées de découverte aérienne, au cours desquelles elles pourraient offrir, à des membres de leur personnel ou à des invités de marque, un vol « à réaction » à bord du Morane Paris. Fidèle à sa philosophie humaniste de l'aviation, Armor-Aéro-Passion prévoit enfin de marquer son dixième anniversaire, en juin prochain, par une journée « AAPthon », dont les bénéfices iront à l'association Aviation sans Frontières.

**AAP s'est engagée à ne pas empiéter sur le domaine de l'Aéro-club de Morlaix, dont une activité essentielle est l'école de pilotage, et n'assure pas de formation « ab initio ».*
Contact : Armor-Aéro-Passion, aéroport de Ploujean, 29600 Morlaix.
jm.laporte@aeropassion.fr site web : www.aeropassion.fr

La voltige pour les 10 ans d'Armor aéro passion

L'Armor aéro passion poursuit son envol commencé il y a 10 ans sur des aéronefs de collection. Cette année, l'association va développer son activité voltige.

Depuis dix ans, des passionnés d'aviation œuvrent au sein de l'association Armor aéro passion pour la sauvegarde du patrimoine aéronautique et de la technologie française. Installés sous un hangar de l'aérodrome, non loin de la chambre de commerce, environ soixante-dix «compagnons tripotents les avions. Mais avec la plus grande minutie», aime à rappeler Jean-Michel Laporte, le président, par ailleurs ancien pilote de l'Aéronavale, commandant de bord chez Brit Air et officier de sécurité des vols au sein de la compagnie morlaisienne.

Quatre avions ont repris l'air. « Nous avons deux Rallyes, des avions simples dont un est prêté à l'Aéro-club de Montluçon, un Cap 10, un avion de voltige, et notre fierté, un Morane-Saulnier 760 Paris, le n° 32, un ancien bi-réacteur quadri-places de la Marine nationale, seul exemplaire à voler en Europe », inventorie le président. Ce MS 760, premier avion d'affaires à réaction au monde - le Shah d'Iran et le roi Hassan II en ont possédé un - a son frère jumeau, le n° 85, sous le hangar. Il appartient à un privé d'origine malgache, membre de l'association. « Nous sommes actuellement en phase de réfection. On souhaiterait trouver un mécène ou un sponsor pour le conserver et éviter que notre patrimoine aérien s'envole aux États-Unis ou ailleurs », lance Jean-Michel Laporte.

Douze passionnés

Autre projet pour l'association dont l'assemblée générale du 10^e anniversaire aura lieu le 10 mars, le développement de la voltige à Morlaix. « Nous avons relancé cette activité en mai dernier avec l'acquisition du Cap 10 et mis en commun avec l'Aéro-club de Finistère. Pour le moment une douzaine de passionnés de vol se sont mis à ce sport sous la responsabilité de



Jean-Philippe Laporte au milieu des avions de l'association dans le hangar de l'aéroport. En premier plan, le Morane Saulnier 760, n° 85 en cours de rénovation.

deux moniteurs qualifiés. Nous organisons des vols d'initiation pour que les candidats potentiels aient une approche de la discipline », précise-t-il. Tout en insistant sur le fait que l'association n'empiète pas sur le terrain de l'Aéro-club qui est une école de pilotage. « Nous n'avons pas cette vocation. Ceux qui veulent apprendre à appréhender la limite du domaine de vol (la voltige) doivent arriver à l'association avec un brevet de pilote », insiste Jean-Michel Laporte.

Pour le pilote averti, la voltige est l'aboutissement du plaisir du pilotage passion. « Voler en linéaire c'est bien. Mais on s'en lasse. Apprendre à connaître les limites de son avion vous apporte de nouvelles sensations et même parfois permettre de vous tirer d'un faux pas ». Et pour celui qui veut se faire plaisir, l'association propose des petits prix pour l'heure de vol. « 66 € pour le Rallye, carburant inclus. 170 € sera le prix à déboursier pour

les émotions fortes avec le Cap 10 ». La cotisation annuelle est de 30 €.

Et pour souffler ses dix bougies, l'association met sur pied un rassemblement d'une dizaine, voire un peu plus, d'avions de collection ve-

nant du Grand Ouest au mois de mai. Cette manifestation sera ouverte au public avec probablement possibilité de vol.

Contact : tél. 06 62 59 89 78 ; courriel : armor.aero.passion@wanadoo.fr



Vol en formation, au-dessus de Carantec, du Rallye (premier plan) et du Cap 10, plus destiné à la voltige que l'association enseigne.

Morlaix

Les voltigeurs du ciel ont ébloui Roscoff

Le meeting aérien a attiré 8 000 personnes, sur les côtes roscovites. L'opération sera reconduite.

«**Fabuleux.**» Lorsque, aux manettes de son Morane Saulnier 760, il découvre le spectacle qui s'offre à lui, Jean-Michel Laporte n'en revient pas. Le pilote du club morlaisien Armor aéro passion n'en est pourtant pas à sa première escapade aérienne. Loin de là. Ancien de l'aéronavale aujourd'hui pilote à Britt Air, il a déjà effectué des milliers d'heures de vol. Mais là, en survolant la côte roscovite, il est quasiment euphorique. D'autant que quelques centaines de mètres en dessous une foule imposante lève les bras comme si elle partageait, elle aussi, cette euphorie.

Car le public a largement répondu à l'invitation de la chaîne de casinos Tranchant (à laquelle appartient celui de Blosson) organisatrice de la manifestation avec la municipalité. Une foule estimée à environ 8 000 personnes par la gendarmerie et répartie de Santeac à la chapelle Sainte-Anne en passant par le port, bien sûr. Le mauvais souvenir de 2002, quand le mauvais temps avait complètement gâché le premier meeting roscovite, est effacé. Même si des nuages venant de l'ouest ont pu, à un moment, susciter quelques inquiétudes, les voltigeurs du ciel peuvent s'en donner à cœur joie. Qu'ils pilotent un vieux coucou du début du siècle dernier,

un jet n'ayant désormais pour seule arme que quelques fumigènes ou un Fouga Magister, ancien pilier de la patrouille de France. Seul un Pitts ayant perdu sa verrière au décollage n'a pas pu faire ses figures. C'est pour cette raison que le spectacle a été écourté. Et ces démonstrations étaient commentées sur le port par un expert doté d'un solide humour de fin de banquet. Du genre : «**Un homme dit qu'il vient de voir passer un avion, un second qu'il en a, lui aussi, vu un ; conclusion du dernier : il doit y avoir un nid d'aravions.**» Un hydravion, personne n'en a vu. Mais il faut reconnaître que les spectateurs avaient bien besoin de se faire réchauffer les zygomatiques, et le reste, car il faisait plutôt frais sur les quais.

On ne peut d'ailleurs jamais être sûr de la météo en cette période. Ce qui pourrait amener les organisateurs à revoir la date de la prochaine édition. Car il y en aura une en 2007. «**M. Tranchant et Joseph Seité, le maire, ont particulièrement apprécié le spectacle qui sera donc reconduit l'an prochain**», notait Jean-Claude David, organisateur du meeting. Quand ? «**Impossible à dire pour l'instant, mais si on avait un peu plus de chaleur, ça ne serait pas plus mal.**»



Thierry Creux

Salués et ovationnés par le public, les voltigeurs du ciel devaient revenir l'an prochain à Roscoff.

Les voltigeurs du ciel ont attiré la foule des quais de Roscoff.



Midi
Libre

O4---



Des milliers d'yeux seront tournés vers le ciel, au-dessus de la mer ce dimanche à 18 h pour admirer les évolutions et les acrobaties aériennes d'avions de légende. Ce spectacle de "haut" en couleur, et en émotion s'enchaînera comme un ballet, en vol crépusculaire, au-dessus de la mer, avec des patrouilles qui traceront dans le ciel des chorégraphies à couper le souffle.

Pour le 2^e festival de voltige, organisé par le casino du groupe Tranchant en partenariat avec la ville - même si on peut regretter l'absence de la patrouille féminine -, le programme verra s'enchaîner entre 18 h et 20 h un plateau exceptionnel : présentation de 2 Pitts, du Maurane-Saulnier 760 Paris, patrouille Reva sur Acroez hélicoptère Dauphin de la marine nationale, patrouille Saint Ivel sur Stearman, Alphajet de l'armée de

Pratique **Haute voltige,** des airs au bitume



L'évolution et les acrobaties aériennes d'avions de légende.

l'air, patrouille Cartouche Dorée sur TB 30 Epsilon, Spitfire et Corsaire, et en final patrouille Tranchant Fouga Ma-

gister.

Looping, vrilles, volutes... le ballet aérien offrira une vision à 180° à tous les specta-

teurs, idéalement massés sur le sable ou le front de mer.

Le stationnement devrait être facilité par un parking supplémentaire ouvert derrière l'ancien Casino (ex-terrain du cirque), le mieux étant d'essayer de se garer sur les boulevards périphériques, la Récanette, le boulevard l'Herménier, le chemin Creux, le boulevard Roger Audoux...

Il ne devrait pas y avoir normalement la saturation qu'on peut trouver en ville sur les grands concerts, où la circulation est coupée par endroits.

Il serait par contre judicieux d'espacer les départs, à la fin du spectacle, sinon bouchons inévitables, à moins que vous ne connaissiez les chemins de traverses (comme le chemin du Carreyrou à partir du chemin creux etc.). Mais c'est encore mieux d'attendre un peu, et de profiter de la soirée à Valras. ●

PARIS UNIQUE



Jean-Michel Laporte

En mai 1997, Jean-Michel Laporte décide de fonder Armor Aéro Passion, une association dédiée à la sauvegarde du patrimoine aéronautique. Fort de son expérience au sein de l'escadrille 57S de Landivisiau où il a piloté des MS-760 Paris et des Falcon 10, Jean-Michel veut remettre un Paris en état de vol afin de participer à des meetings aériens tout en assurant la promotion de l'esprit aéronautique au sens large. « Pour nous, le choix d'un appareil multiplace comme le Paris présente l'avantage de pouvoir régulièrement emmener des membres de l'association afin de leur faire participer aux activités en vol, explique-t-il. Notre Paris est aujourd'hui, à ma connaissance, le seul en état de vol en Europe, ce qui renforce incontestablement l'intérêt des médias spécialisés et des organisateurs de meetings ».

L'association compte aujourd'hui une trentaine de membres. Elle est ouverte à tous et la cotisation d'adhésion est fixée à 30 euros par an. « Ce montant est volontairement assez

faible, car l'argent ne doit pas être un facteur de discrimination, souligne Jean-Michel Laporte. Dans le même esprit, le prix de l'heure de vol du MS-880 que nous remettons actuellement en état sera probablement fixé à 60 euros, soit un euro la minute. Nous avons un programme déposé pour une qualification de classe sur MS-760, mais nous ne sommes pas là pour faire de l'instruction. Le Rallye servira uniquement à faire voler les membres au meilleur prix possible et à accompagner le Paris en meeting sur de courtes distances. Nous prévoyons par ailleurs que notre second Rallye sera modifié pour des pilotes handicapés ».

La restauration du Paris

C'est en 1997 que Jean-Michel Laporte a lancé la procédure d'acquisition qui a mené, au terme de bien des rebondissements, à la remise en état de vol du MS-760 Paris n° 32.

Sur le plan technique, la restauration du MS-760 comportait deux

volets particulièrement importants, le désamiantage et la démilitarisation. « Le premier a été un véritable défi pour l'association, rappelle Jean-Michel Laporte. Heureusement, la Délégation générale pour l'Armement (DGA) nous a clairement indiqué l'emplacement de l'amiante dans la cellule et plusieurs industriels, dont l'entreprise Klevers, ont su nous fournir des éléments de substitution. Pour respecter le cadre légal, nous avons dû démilitariser le Paris sans compromettre la qualité structurale de l'avion. La Marine a activement participé à cette action, contribuant de la sorte à la préservation du patrimoine aéronautique. Nous avons enlevé les supports de mâts d'emport ainsi que les câblages électriques permettant la mise à feu de roquettes et de bombes. Nous avons aussi retiré le système de largage détresse de l'armement ». Les efforts de tous les membres de l'association ont été récompensés le 27 mai 2003, jour du premier vol « civil » de l'appareil depuis les installations de Morlaix-



Par leur détermination, leur courage et leur travail acharné, un ancien pilote de chasse de l'Aviation Navale et une solide équipe de bénévoles ont pu préserver et remettre en état de vol un Morane Saulnier 760 Paris, biréacteur quadriplace aujourd'hui très rare en Europe.





L'Entretien du Paris

L'équipe technique d'Armor Aéro Passion maintient le MS-760 Paris en parfait état de vol. "La force de l'association est liée à la polyvalence et la qualité de nos mécanos, souligne Jean-Michel. Nous en avons trois, dont deux anciens marins, qui travaillent au sein de l'UEA intégrée à l'association. L'appareil qui a aujourd'hui plus de 6000 heures de vol nous demande pas mal d'efforts. Bien que l'avion soit assuré pour un maximum de 50 heures de vol par an, l'activité ne dépasse pas la trentaine d'heures annuelles en moyenne. Il est maintenant immatriculé en CNRA-C, mais nous avons choisi de l'entretenir à un niveau CDN avec suivi de tous les cycles, y compris les atterrissages. Même si la réglementation ne nous l'impose pas, nous surveillons les potentiels des moteurs de la même façon". Pour leur MS-760 Paris, les dirigeants d'Armor Aéro Passion ont fait le choix d'un entretien continu en cycles de cinq ans. "Nous nous l'imposons pour revoir entièrement l'appareil, explique Jean-Michel Laporte. Tous les ans, l'avion est immobilisé pour subir un chantier d'hiver approfondi sur quatre mois, suivi d'un entretien standard pendant le reste de l'année. En cinq ans, tous les éléments et équipements de la machine sont entièrement revus et tous les petits problèmes résolus".

Ploujean.

En plus des efforts de Jean-Michel et de son équipe, les procédures d'achat et de remise en état de vol du MS-760 ont été possibles grâce au soutien d'organismes locaux. « Au début du projet, on courait autant après les subventions qu'après les pièces détachées, précise Jean-Michel. L'association bénéficie heureusement de l'aide de nombreux partenaires : Brit Air et Icare donnent chaque année une subvention assez conséquente, la Chambre de commerce et d'industrie de Morlaix a financé une partie du hangar et du parking bitumé de l'association, sans oublier le Conseil régional, le Conseil

général et la Communauté d'agglomérations ». L'appareil est maintenant classé aéronef de collection. Voler sous ses couleurs d'origine renforce son authenticité.

Un partenariat pédagogique

Toujours dans le même esprit de promotion de l'aéronautique, l'association Armor Aéro Passion a signé un accord de partenariat avec le lycée Tristan Corbière, de Morlaix. « Afin d'assurer la pérennité de notre association et de faire connaître nos activités au plus grand nombre, nous nous sommes résolument tournés vers les



jeunes, précise Jean-Michel Laporte. Pour transmettre notre savoir et notre expérience, nous organisons bénévolement des conférences au profit des élèves de BTS Maintenance aéronautique du lycée. Nos conférences, qui servent de support pédagogique, composent le lien indispensable entre la théorie et la pratique. Bien évidemment, tous les thèmes abordés sont directement en relation avec leur examen de fin d'année. Le Paris de l'association est mis à la disposition du lycée entre le 15 octobre et le 15 mars de chaque année, ce qui offre aux élèves la possibilité de réaliser des opérations de maintenance, des contrôles et des points fixes. Dans la continuité de l'action pédagogique, une unité d'entretien agréée (UEA) a été créée au sein du lycée. La maintenance de nos avions est ainsi réalisée dans un cadre professionnel, et nous pouvons associer des stagiaires à nos projets pour renforcer l'expérience sur le terrain de ces futurs mécaniciens aéronautiques. Ce partenariat avec le lycée Tristan Corbière a également créé une dynamique sur l'aéroport de Morlaix. Toutes les opérations effectuées par l'UEA restent sous la responsabilité de notre association et les stagiaires peuvent y participer hors périodes scolaires. Nos accords permettent également l'échange et la cession de pièces ou d'équipements devenus inaptes au service aéronautique. Le lycée dispose en propre de la cellule du MS-760 n° 42 utilisée pour des travaux pratiques ». Consécration suprême pour une association, Armor Aéro Passion a été reconnue d'intérêt général le 22 octobre 2001.

Présentation en vol

En quelques années seulement, Jean-Michel Laporte a su se trouver une place de choix dans le petit monde des meetings aériens. Son talent et la qualité de sa présentation aux commandes du MS-760 ne peuvent laisser indifférent. Les connaisseurs estiment eux-mêmes que sa démonstration est certainement l'une des plus impressionnantes du circuit pour un appareil de cette classe. « Bien que ses performances à l'atterrissage ou au décollage ne soient pas très bonnes, le Paris évolue très bien en vol, nous explique Jean-Michel. La prise de vitesse n'est pas toujours facile, surtout par temps



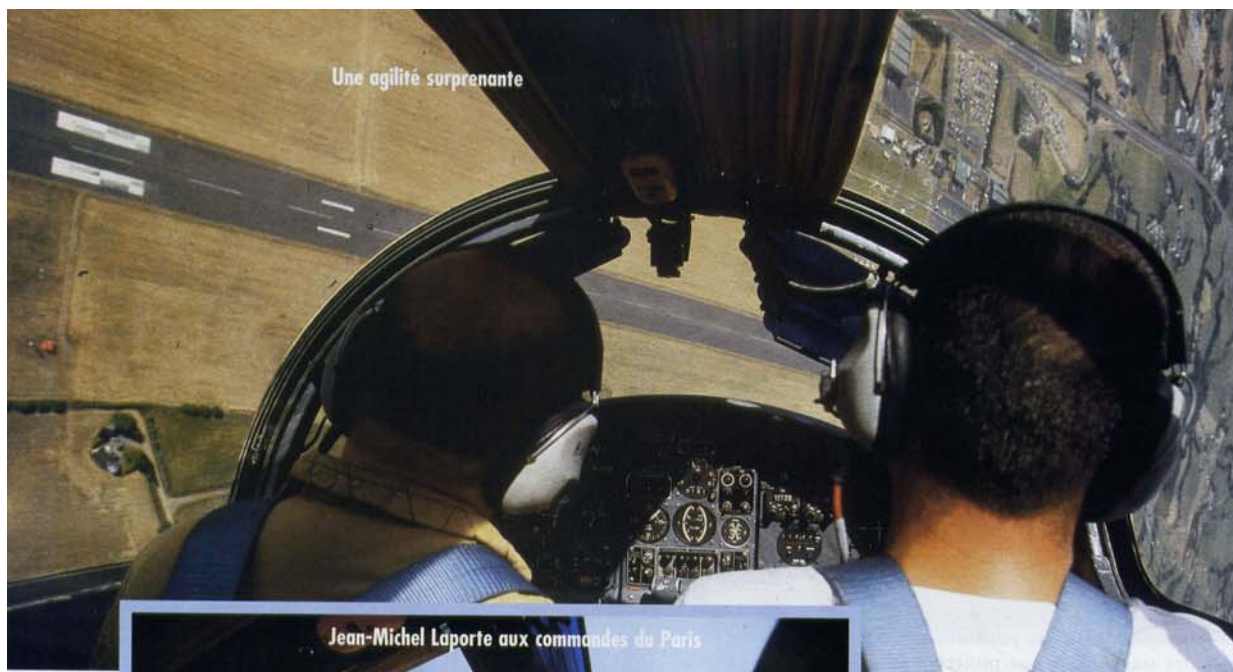
En colonne sur un Fougas



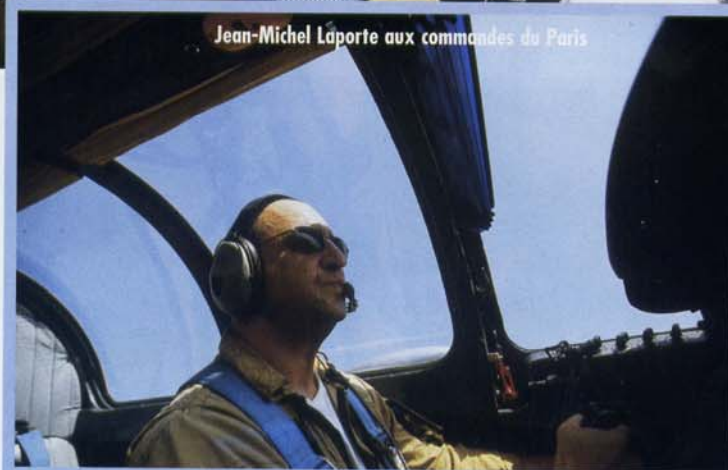
Le Paris est équipé de bidons de bouts d'ailes

chaud, mais il restitue très bien l'énergie : en partant de 300 pieds et 240 nœuds, on se retrouve très rapidement à 2500 pieds et 120 nœuds à 21.000 t/mn. On peut aisément appliquer un facteur de charge de 3 à 3,5 g pendant la démonstration, mais au-delà, on dégrade trop l'énergie. Sa vitesse de roulis n'est pas impressionnante, mais les commandes sont précises et les tonneaux barriqués s'effectuent sans problème. Le MS-760 offre une bonne homogénéité aux commandes et, à l'approche du décrochage, l'appareil

prévient par de légères vibrations à la profondeur. Bien que non assistées, ses commandes de vol s'avèrent très légères et ne demandent que peu d'efforts sur tous les axes. Elles permettent des évolutions souples en meeting. L'expérience montre que l'appareil vole finalement aussi bien que le Fougas Magister. La visibilité est bonne, et la disposition côte à côte n'est pas gênante. Ses seuls réels défauts sont la consommation et les distances de décollage et d'atterrissage. A la masse maximale, avec les



Une agilité surprenante



Jean-Michel Laporte aux commandes du Paris



Une planche de bord à l'ancienne

pleins complets et quatre personnes à bord, il ne faut pas moins 1700 m pour décoller. Si la piste est plus courte, il faut étudier attentivement les courbes du manuel de vol en fonction de la température, de la pression et de la force du vent. C'est assez contraignant et on ne peut malheureusement pas aller sur tous les terrains. Les réacteurs Marboré II, de conception ancienne à compresseur centrifuge, ne développent que 400 kg de poussée unitaire, ce qui est juste suffisant. J'ai dans ma collection une photo d'un Paris armé de bombes... je ne peux m'empêcher de me demander quelle longueur de piste il lui fallait dans cette configuration. Notre autre gros souci est le prix du pétrole, car l'appareil consomme 600 l/h en croisière au FL-115, et 900 l/h en meeting. Nous préférierions monter au FL-195 pour réduire la consommation sur de longs trajets, mais nous sommes limités au FL-115 par la nouvelle norme BRNAV de l'Aviation civile ».

En général, l'appareil participe à six à huit présentations par an. Qu'elle soit de type « beau temps » ou « mauvais temps », la démonstration dure 12 minutes. Jean-Michel Laporte se tient prêt à se déplacer avec son appareil partout en France, en Belgique ou en Angleterre. En 2005, il est allé à Hyères, soit environ 1000 km depuis Morlaix, pour les 80 ans de la Base



Évolutions sur fond de côte bretonne

Aéronavale. « Lors de nos déplacements en meeting, nous nous entourons de toute l'expérience possible et un ancien mécanicien de bord de la Marine nous accompagne systématiquement, poursuit Jean-Michel. L'équipage standard en démonstration est d'ailleurs composé d'un pilote et d'un mécanicien. Ce dernier assure un soutien indispensable en cas de problème. Un lot de pièces détachées comprenant, entre autres, un allumeur-torche permet de faire face à certaines situations. Heureusement, tout est électrique sur l'avion, y compris le train d'atterrissage, les volets, les aérofreins et le dispositif d'ouverture et de fermeture de la verrière. Grâce au

choix de la technologie électrique, et non pas hydraulique, ces systèmes s'avèrent extrêmement fiables et faciles d'entretien ».

Jean-Michel Laporte, actuellement pilote de ligne et officier de sécurité des vols chez Brit Air, ne badine pas avec la réglementation. « Je me fixe un minimum de deux entraînements avant la reprise de la saison, précise-t-il. Cette année, j'ai estimé que j'avais besoin de plus de vols et j'en ai fait quatre au total. La sécurité passe avant tout. L'ensemble des moyens de navigation et de communication du Paris, composé de deux VOR, un ILS, un radiocompas, un transpondeur et trois radios, est maintenu en parfait état de

fonctionnement. Bien que nous soyons limités aux conditions VFR, ces équipements pourraient nous servir à nous sortir d'une situation délicate ».

Projets en cours

C'est grâce aux années d'efforts de Jean-Michel Laporte et son équipe d'amis fidèles que l'on peut aujourd'hui admirer ce superbe Paris en vol. Armor Aéro Passion ne manque pas d'autres ambitions. La remise en état des deux MS-880 Rallye et d'un Nord 1203 Norécrin occupent actuellement ses membres. Au-delà de ces projets immédiats, Jean-Michel Laporte prépare la création d'un véritable musée dédié à l'aéronautique sur le site de l'aérodrome de Morlaix-Ploujean. La restauration des appareils pourra y être assurée en collaboration étroite avec les élèves et les enseignants du lycée Tristan Corbière. L'idée maîtresse est de créer une unité d'entretien capable d'intervenir à la fois sur les avions du musée ainsi que sur des avions légers afin d'assurer un complément de revenus. Jean-Michel Laporte aimerait également remettre en état de vol un MS-733 pour compléter la collection.

Henri-Pierre GROLLEAU

Photos de l'auteur

Contact de l'association :

armor.aero.passion@wanadoo.fr

Le Morane Saulnier 760 Paris et l'Aéronavale

Dérivé du biplace MS-755 Fleuret, le concurrent malchanceux du Fouga Magister, le MS-760 Paris est considéré par beaucoup comme étant le premier avion d'affaires à réaction au monde. Commandés en juillet 1956, quatorze Paris ont été livrés à l'Aéronavale à partir de février 1959. Ces appareils ont servi au sein de différentes unités : CEPA (Commission d'étude pratique de l'Aéronautique) de Saint Raphaël, escadrille 2S à Lann-Bihoué, escadrille 3S de Hyères, escadrille 11S au Bourget, section réacteur léger à Landivisiau et es-

cadrille 57S, également à Landivisiau. Les Paris ont été retirés du service opérationnel en octobre 1997 après 38 années de bons et loyaux services.

Preuve incontestable de leur longévité, sept Paris étaient encore en service en 1997 sur les quatorze livrés à la Marine et deux seulement ont été perdus lors d'accidents graves : le n° 12, détruit à Hyères en avril 1959, et le n° 84, accidenté au décollage au Bourget en décembre 1970. Deux autres ont été ferrailés à la suite d'accidents, les n° 31 et 46.

La persévérance paye toujours

Pari gagné

Depuis le 27 mai, les Bretons d'Armor Aéro Passion font voler en collection un Morane Saulnier 760 "Paris". Ce biréacteur quadri-place est le premier de son type en CNRAC. Mais cela ne s'est pas fait sans mal.



P'tit hache y coupe gros bois, dit-on à La Réunion, persévérance arrive à récompense, dit-on dans nos campagnes. Ajoutez à cela la ténacité qui caractérise les Bretons, et vous parvenez à faire revoler un Morane "Paris". Mais après un véritable parcours du combattant.

Jean-Michel Laporte, ancien de l'Aéronautique Navale et pilote chez Brit'Air, et quelques amis ont créé Armor Aéro Passion (AAP) le 12 mai 1997, avec pour vocation, confor-

mément à ses statuts, la promotion culturelle et sportive de l'aéronautique par :

- la sauvegarde du patrimoine aéronautique,
- la construction et la remise en vol par la construction,
- la participation aux manifestations aéronautiques,
- l'exécution de vols de démonstration.

Le Morane Saulnier 760 "Paris" n° 32, aujourd'hui immatriculé

F-AZLT, symbolise en ce sens l'action de l'association bretonne, qui a installé son hangar à Morlaix. A la fois emblème de la technologie française et premier avion à réaction d'affaires au monde, il a notamment été utilisé pendant trente ans par l'Aéronautique Navale.

La cession du n° 32 fut initiée courant septembre 1997 auprès des services de l'Aéronautique Navale, les appareils concernés devant être retirés du service opérationnel le 6



octobre suivant. Seuls sept d'entre eux restaient en état de vol. Malgré l'intérêt que l'action d'AAP suscita, deux problèmes majeurs entravaient la cession des appareils. D'une part, le MS 760 "Paris" contient de l'amiante, d'autre part il était toujours considéré comme avion militaire. Après plusieurs contacts auprès de la Direction Générale de l'Armement (DGA), AAP constitua un dossier de démilitarisation. La particularité était que la structure de

l'appareil ne devait pas être modifiée pour sa remise en vol ultérieure. Toutes ses propositions furent acceptées, et AAP trouva auprès de l'ingénieur Denis Lartigues, de la DGA une oreille attentive. Jean-Michel Laporte souligne aujourd'hui que son professionnalisme fut sans aucun doute l'une des clés de la réussite du projet.

Le deuxième problème était plus complexe. Il fallut dans un pre-

mier temps recenser les éléments amiantés. Les cessions étaient suspendues, puisque sous le coup du décret sur l'amiante du 24 décembre 1996, plus connu maintenant pour les véhicules automobiles.

Aidés par plusieurs industriels dont l'entreprise Klevers, AAP trouva les éléments de substitution possédant des caractéristiques similaires à l'amiante tandis que la DGA fournit la localisation exacte de l'amiante. A la grande surprise de nos Bretons, les



Octobre 2001, enfin le n° 32 arrive à Morlaix.



trois appareils destinés à l'exportation (les numéros 41, 87 et 88) furent vendus courant 1998, alors que pour les appareils restant sur le sol français, l'attente se prolongeait et les dossiers restaient bloqués.

Leurs dossiers finirent néanmoins par aboutir et la Marine Nationale effectua les opérations de démilitarisation et de désamiantage. Jean-Michel Laporte souligne ici que l'État major de la Marine Nationale fut toujours attentif à son action et son concours a permis la réalisation du projet ainsi que la sauvegarde de notre patrimoine aérien.

Dans le même temps, AAP entreprit

des démarches pour classer son "Paris" comme aéronef de collection.

Alors que la cession de l'appareil restait en suspens, AAP se lança également dans l'acquisition auprès des domaines de quelques pièces de MS 760 qui furent déclassées et cédées avant la vente des avions. La motivation de toute l'équipe a fait qu'ils n'ont pas hésité un instant pour l'achat de ces pièces alors que la cession du 32 n'était, elle, pas définitivement acquise.

Septembre 2000 : le MS 760 "Paris" n° 32, après inspection par la DGA, ne relève plus des dispositions du décret-loi du 18 avril 1939 fixant le régime des matériels de guerre, armes et munitions. En un mot il est devenu un appareil civil, le pari est en passe d'être gagné.

Fin de l'année 2000, le dossier est transmis à la Direction Nationale d'Intervention Domaniale (D.N.I.D). Coup de théâtre, les cessions amiables sont suspendues et soumises à l'avis du Ministre de l'Économie et des Finances.

AAP reprend alors contact avec toutes les personnes les ayant soutenues depuis le début du projet : la Ligue Française des Avions de Collections, la Commission du Patrimoine de l'Aéro-Club de France, le Ministère de la Culture et quelques

élus locaux.

AAP fait jouer le fait que l'association s'était toujours impliquée de façon très active dans toutes les actions visant à la sauvegarde de ces appareils et que, d'une certaine manière, elle avait travaillé pour l'ensemble des appareils restant sur le sol français.

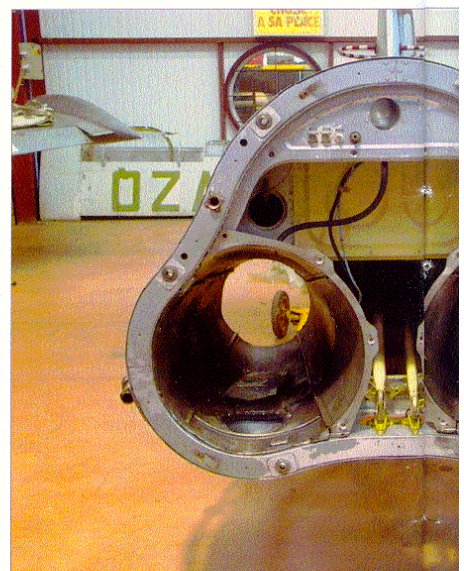
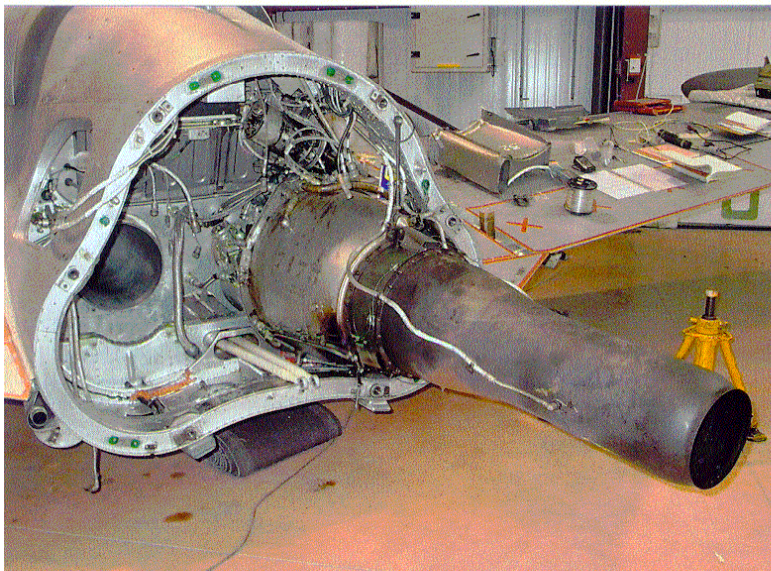
En effet, le Morane Saulnier 760 n° 40 destiné au Musée de l'Air et de l'Espace, tout comme le n° 42 destiné au Lycée T. Corbière de Morlaix, ont dû subir l'opération de désamiantage et de démilitarisation.

Possédant la documentation complète de l'avion, AAP avait montré notre savoir-faire en aidant le Lycée T. Corbière à démonter son appareil. Parallèlement, des démarches avaient été entreprises auprès de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) et du GSAC (Groupement Sécurité Aviation Civile) pour constituer une Unité d'Entretien Agréée lui permettant ainsi d'effectuer elle-même le suivi technique.

Enfin, en octobre 2001, et après quelques dizaines de courriers, l'achat fut enfin officialisé. Le transport obligea à un démontage complet, qui lança ainsi la Grande Visite qui s'ensuivit. Celle-ci se termina par un premier vol parfait le 27 mai. Pari gagné.

P'tit hache y coupe gros bois...

Pendant la Grande visite : l'intérieur de l'avion est impeccable et les réacteurs sont dans un état tout aussi bon.



Un partenariat fructueux avec le Lycée Corbière

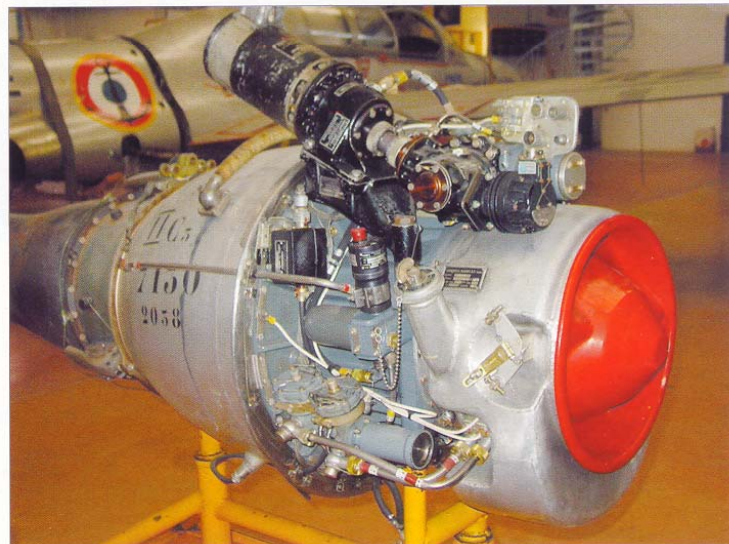
Dans le cadre d'un accord de partenariat signé le 19 mai 2000 avec le Lycée Tristan Corbière de Morlaix, AAP s'est engagée à dépêcher régulièrement certains de ses membres pour donner des conférences aux élèves de la section maintenance aéronautique. Un second MS 760, acquis par le Lycée, permet aux élèves de cette section de réaliser des travaux pratiques, tandis que celui de l'AAP, maintenu en état de vol, constitue le lien indispensable entre l'enseignement et la pratique réelle de l'aéronautique.

Le Morane 760 d'AAP est mis à la disposition du Lycée Tristan Corbière entre le 15 octobre et le 15 mars de chaque année, ce qui offre aux élèves la possibilité d'effectuer des opérations de maintenance, de contrôle et de point fixe. Pendant cette période, l'appareil demeure sous l'entière responsabilité de l'association. La création d'une Unité d'Entretien Agréée (UEA) au sein du lycée permet d'assurer l'entretien et le suivi du F-AZLT dans un cadre proche d'un atelier professionnel, ce qui est un gage de sécurité. Par ailleurs, les membres d'AAP partagent ainsi avec les élèves leur expérience et enrichissent de manière concrète et vivante les cours. Cet apport extérieur constitue non seulement une motivation supplémentaire pour les élèves mais leur apporte aussi une première approche du monde du travail.



27 mai 2003, prêt pour le premier vol.

Le tableau de bord du n° 32... abondamment garni !



C'est la raison pour laquelle nous avons choisi de l'organiser un mercredi, les enfants pouvant s'y rendre plus facilement. » Certains lecteurs se demanderont sans doute pourquoi les cérémonies se sont déroulées pendant le mois de décembre alors que le cinquantenaire aurait normalement dû être fêté en juin dernier. Tout simplement parce que la journée portes ouvertes organisée à Landivisiau au début de l'été 2003 a mobilisé toutes les énergies et tous les moyens de la base, ne permettant pas la tenue d'un autre événement à cette même période.

De l'avis de tous, participants et invités, ce jubilé fut un franc succès, le défilé aérien et les démonstrations en vol de l'après-midi étant particulièrement appréciés. Deux appareils anciens aux couleurs de la 57S, un *Vampire* et un MS 760 *Paris*, étaient présents pour l'occasion, ainsi qu'un second *Vampire* et deux T-6. L'exposition statique regroupait, quant à elle, les principaux types d'aéronefs en service dans la Marine. Bien évidemment, c'est le *Falcon 10* n° 185 qui fut la véritable vedette sur les parkings de l'escadrille. Quand on admire des avions superbement décorés comme celui-là, on oublie souvent les longues heures de travail

© H.-P. Grolleau



Ci-dessus : comme dans la chasse... Aux commandes du biréacteur, le CF Frédéric Goubault, pacha de l'escadrille.

Ci-contre : le superbe Morane Paris de Monsieur Laporte. C'est en octobre 1997 que la 57S retira du service ses derniers MS 760.

En bas : arborant également les couleurs de la 57S, le *Vampire* des frères Berger fit souffler un vent de nostalgie parmi les anciens, rappelant la glorieuse époque des débuts de l'unité.

qu'il y a derrière. Attardons-nous donc, une fois n'est pas coutume, sur les techniques employées pour parvenir à un tel résultat.

Un procédé original

Dès la rentrée de septembre, les personnels de la 57S ont commencé à réfléchir à différentes possibilités de marquages. « Nous ne voulions pas nous limiter à quelques lettres sur le fuselage ou la dérive, précise le capitaine de corvette Franck Duchamp, second de l'escadrille. Nous avons initialement envisagé d'appliquer un grand stencil représentant une tête d'aigle sur l'avant du biréacteur. Mais cela posait des problèmes techniques, car nous aurions été obligés de poser des adhésifs sur les vitres mêmes du cockpit pour conserver les proportions imposées par le diamètre du fuselage. En outre, nous transportons régulièrement des autorités et l'avion devait rester sobre. Enfin, il fallait que les marquages de base et les signes spécifiques d'aéronef d'Etat restent



© H.-P. Grolleau

Pitts S-2A, Morane-Saulnier MS-733, Cap-10, Fouga Magister, Alphajet, Cap-232, T-28 Fennec, autogires, ULM, montgolfières et vols d'initiation. La commune (97 habitants...) compte faire découvrir aux visiteurs « le charme bucolique du site » et leur faire déguster les produits régionaux (visite commentée du vignoble, atelier des saveurs, dîner et bal champêtre, etc.). Renseignements au 05 53 58 09 72.

50 ans du MS-760 Paris, pionnier des jets d'affaires

Le 29 juillet 1954, propulsé par des Marboré de 400 kg de poussée, le prototype du MS-760 prenait l'air, premier quadriplace à réaction dérivé d'un biplace d'entraînement militaire resté sans suite (le MS-755 Fleuret battu par le Fouga Magister). En septembre de la même année, il emmène aux manœuvres de l'Otan le ministre français de la Défense qui est le seul à s'y rendre en jet. Baptisé pour l'occasion « Paris », le MS-760 de série est commercialisé sous ce nom auprès de l'armée de l'Air française, l'Aéronautique navale et de plusieurs autres forces aériennes dont le Brésil et l'Argentine (48 exemplaires construits sous licence à Cordoba en Argentine) qui vont acquérir la majorité des 155 exemplaires produits (Paris IR et II). Sa vitesse de croisière maximale de Mach 0.7 suscite l'in-

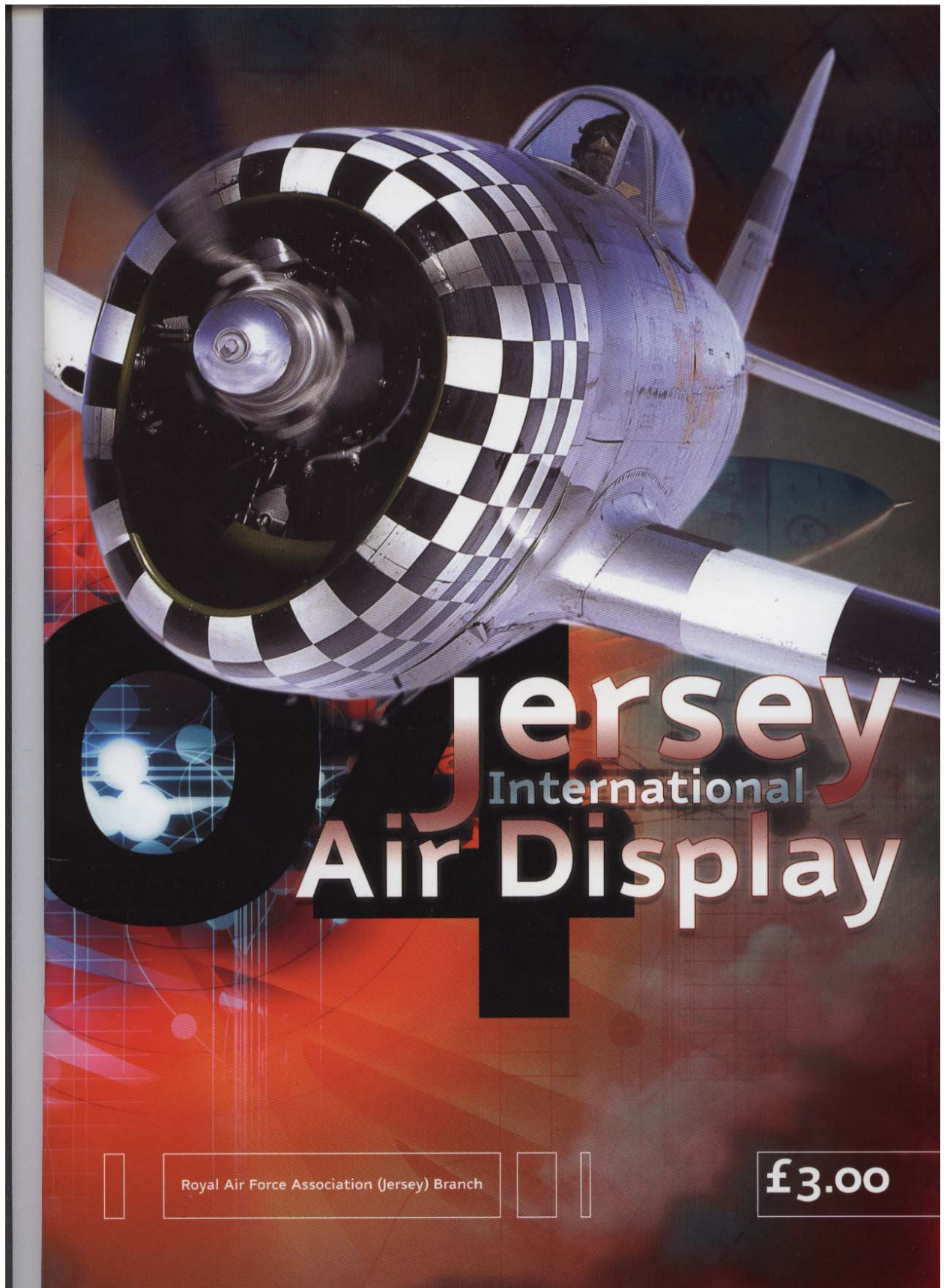
térêt d'utilisateurs civils au point que Beechcraft en prend la représentation pour les Etats-Unis et le Canada dès 1955, organisant une gigantesque tournée de promotion au cours de laquelle l'avion visite 27 états, donnant le baptême du jet à 2 139 passagers.

Trop coûteux à l'achat et à l'exploitation pour les standards de l'époque, le « Paris Jet » n'intéresse finalement que quelques grandes fortunes et têtes couronnées parmi lesquelles le Shah d'Iran (premier avion de série), le prince Moulay El Hassan, futur Hassan II, roi du Maroc, Enrico Mattei, président de l'ENI, compagnie pétrolière italienne, Frank Sinatra, ou encore Harald Quant, fils du fondateur de BMW. Un « Paris III » verra le jour (cabine pressurisée plus efficace, porte d'accès remplaçant la verrière coulissante), mais ne sera pas produit en série. L'unique appareil, propriété un temps d'Alec Couvelaire, PDG d'Euralair, se trouve désormais à Reims-Prunay.

Après plus de 40 ans de service au sein de l'armée de l'Air, le MS-760 a pris sa retraite, remplacé par le TBM-700, plus performant et moins coûteux à exploiter, mais selon la Socata, une vingtaine de MS-760, restaurés avec passion, volent aux mains de privés et de collectionneurs avertis, principalement aux Etats-Unis. Un exemplaire demeure en état de vol en France.



Eads-Socata



Royal Air Force Association (Jersey) Branch

£3.00

2004

Warbirds

MORANE SAULNIER MS.760 PARIS II

The Morane Saulnier Paris although designed primarily as a high speed basic jet trainer, photo survey and liaison aircraft can really be regarded as the forerunner of today's modern executive business jet.



The aircraft is a low wing, four-seat cabin monoplane with side by side seating and dual controls. It is powered by a pair of .058 lb (400kg) dry thrust Turbomeca Marbore and turbojets mounted side by side within the fuselage. The air inlets are located in the wing roots and the jet exhaust exits under the tail. The tailplane is mounted at the top of the vertical fin. On the ground the aircraft sits on a tricycle undercarriage which uses short components which allows easy access to the cabin.

The aircraft is fully aerobatic (without its wing tip tanks which can be removed) and normally flies at 393mph (633km/h) and has a range of 1,080miles (1,740km).

The Paris is a development of the two seat Morane Saulnier MS.755 "Fleuret" which narrowly lost out to the Fouga Magister in a French government competition for a new two seat jet trainer in 1953.

Although it lost the trainer order Morane Saulnier would not accept defeat and redesigned the nose of the aircraft so that the aircraft could accommodate one pilot and three passengers. They also put in a more powerful Marbore engine and increased the aircraft's fuel capacity.

The revised aircraft first flew in July 1954 and the "Paris", as it became known, received enough orders from civilian customers to be put into production.

A deal with the Beech Aircraft Corporation in the United

States in 1955 whereby Beech would market the Paris in North America was short lived as the business market was spoilt for choice with cheaper and larger aircraft such as the DC-3 and converted A-26 Bombers.

In 1956, the French government purchased 50 Paris I aircraft for the Armée de l'Air (the Air Force) and the Aeronavale (French Naval Air Arm), who used them in the communications/liaison role and for pilot continuation training.

Subsequent orders were received for Paris I and IIs from the Argentine and Brazilian governments who used them for training, communications, photo-survey and counter insurgency warfare purposes. In the latter role and for training the rear seats would be removed and two 0.3 inch (7.5mm) would be fitted in the nose, and either four 3.5 inch (90mm) rockets or two 110 lb (50kg) bombs could be fitted under the wings.

In all 214 Paris aircraft were built. The aircraft taking part in the air display is a MS.760B Paris II owned by Armor Aero Passion who are based at Morlaix in Brittany in France and flown by Jean-Michele LaPorte. It served until 1997 with the Aeronavale at Naval Air Station Landivisiau in Brittany where it was used in the communications, target simulation, and pilot continuation roles. The latter for instrument flying for Super Etendard and Crusader pilots.



Morlaix

Armor aéro passion

À l'aérodrome de Ploujean, les adhérents d'Armor aéro passion qui restaurent et entretiennent les « coucous » de leurs rêves cherchent à déployer les ailes de leur association en songeant à la création d'un musée.

C'était en mai 2004. Après six ans d'efforts, l'association Armor aéro passion de Morlaix fait revoler le Morane Saulnier MS 760 Paris n° 32. La concrétisation de six années d'efforts de la part de fondus de l'aéronau-

tique, pilotes, mécaniciens, amateurs... qui, pièce par pièce, sont parvenus à remettre en état de vol ce petit avion d'affaires à réaction, retiré du service opérationnel en 1997 au terme de 30 années de service. « Il a fallu désamianter l'appareil et le démilitariser » raconte Jean-Sébastien Prigent, membre de l'AAP. Aujourd'hui, ce Morane Saulnier reste l'un des fleurons du parc morlaisien. « À notre connaissance, c'est le seul exemplaire en état de vol dans l'Hexagone ».

Autour d'une soixantaine d'adhé-

rents et de son président Jean-Michel Laporte, ex pilote de l'armée de l'air reconverti au sein de Brit Air, l'AAP entretient et restaure depuis 1997 à l'aérodrome de Ploujean, de vieux « coucous » qui les font rêver.

Lindbergh

« Nous disposons d'un Rally, un avion d'entraînement à hélice et d'un Nord Écrin, tous deux, en voie de restauration, tandis que trois appareils sont en cours d'acquisition » poursuit Jean-Sébastien Pri-

gent. À la différence de l'aéro-club, Armor aéro passion n'a pas pour vocation première de faire voler ses membres. Ses préoccupations se situent au moins autant à terre. Dans le cambouis du hangar où les « mécanos » revendiquent, agréments à l'appui, le sérieux de leur organisation. « On s'y prend à l'avance pour passer aux normes européennes qui doivent entrer en application en 2008, cela nous permettra de poursuivre sur notre lancée et on espère continuer notre développement avec l'aide de nos partenaires ».



Le Morane Saulnier 760 a été remis en état de vol.

Ouest France Avril 2005

Ouest-France
Lundi 25 avril 2005

déploie ses ailes



mune, de la CAPM et de toutes les instances publiques et privées, de mettre réellement en valeur le site aéronautique morlaisien que, rappelons-le, Charles Lindbergh en personne utilisait lorsqu'il volait depuis la Grande-Bretagne ! ».

Rêve de gosse

Un projet à plus ou moins long terme que les adhérents de AAP gardent en point de mire. Tout en continuant à partager leur passion avec le plus grand nombre. Sur ce registre, le calendrier 2005 s'annonce chargé. Le club participera les 7 et 8 mai au meeting de Guisriff ; en juin, il sera à Lanvéoc-Poulmic ; en septembre à Jersey... Les membres de l'association auront aussi à cœur de mener des actions de solidarité. En récoltant des dons pour Aviation sans frontière et en participant à « Rêve de gosse » qui se déroulera le 12 mai à Guipavas. Une manifestation visant à donner à des enfants, la possibilité de voler. « Pour nous, la passion de l'avion ne fait que se renforcer au fil des années et il est toujours réjouissant de voir à quel point les appareils fascinent quel que soit l'âge des publics rencontrés ».

Françoise LE BORGNE.

Toute l'année, des actions pédagogiques sont menées avec la filière aéronautique du lycée Tristan-Corbière.

La Brit air, naturellement, reste « le » partenaire privilégié, mais aussi, la filière aéronautique du lycée Corbière « avec laquelle nous menons des actions pédagogiques à tra-

vers l'accueil, tout au long de l'année, de stagiaires ».

À l'heure qu'il est, l'AAP ne cache pas l'ambition qu'elle a, de prendre de l'envergure, en créant, à côté de

l'atelier d'entretien et de restauration, un véritable musée de collection. « On pense que, maintenant que la pompe est amorcée, il ne serait pas impossible, avec l'aide de la com-

- Contact : J.-M. Laporte, 9, rue Cassin, 29660 Carantec, tél. 06 62 59 89 78 ; armor.aero.pas-sion@wanadoo.fr

Ouest France Avril 2005

Article paru dans le FANA de l'AVIATION, juin 2002

Un "Paris" vole en collection



Le Morane-Saulnier MS.760 "Paris" n° 32, de l'association Armor Aéro Passion (AAP), a effectué son premier vol après restauration le 27 mai dernier, sur l'aéroport de Morlaix-Ploujean. Il est le premier avion de ce type immatriculé au registre des aéronefs de collection et porte les marques F-AZLT. Aux commandes se trouvaient Michel Subervielle et Jean-Michel Laporte, président d'AAP. Ce premier vol est l'aboutissement de plus de cinq années d'effort et de démarches administratives pour l'association bretonne, qui a vu le jour en 1997.

Le MS.760 n° 32 avait terminé sa carrière militaire avec l'escadrille 57 S, à Landivisiau, en 1997. Il a été acquis par Armor Aéro Passion en août 2001 et été remis en état de vol dans le cadre d'un partenariat avec le lycée technique Tristan Corbière de Morlaix et sa section BTS Maintenance Aéronautique. Cependant, il a d'abord fallu procéder à sa démilitarisation et, surtout, au désamiantage de certaines parties, sous le contrôle du ministère de la Défense.

**Le Morane
"Paris" n° 32,
aujourd'hui
F-AZLT,
le 27 mai
dernier.**

Article paru dans le magazine VOLER, Juillet 2004

Actualité

leurs, évolutions ou révolutions, **Volez !** fait le tour d'horizon du paysage aéronautique.

A MORLAIX

Un formidable Paris !

Après six ans d'efforts, de patience et d'ingéniosité, l'association Armor Aéro Passion de Morlaix a fait revoler, le 27 mai dernier, le Morane Saulnier MS 760 Paris n°32.

Premier avion d'affaires à réaction au monde, le Paris a servi pendant trente ans au sein de l'Aéronautique navale et a été retiré du service opérationnel en 1997. Sept exemplaires seulement restaient à cette date en état de vol. Armor Aéro Passion, qui souhaitait pouvoir présenter l'appareil lors de manifestations aéronautiques, a dû résoudre deux problèmes principaux : désamianter l'appareil mais aussi le démilitariser... Un pari gagné – après de nombreuses péripéties – grâce à l'opiniâtreté de ses membres

mais aussi au concours de la Marine Nationale et à la collaboration du Lycée Tristan Corbière.



Article paru dans le FANA de l'AVIATION, janvier 2002

Un MS 760 volera en avion de collection en France

L'association Armor Aéro Passion, fondée en mai 1997 à Trémaouezan, dans le Finistère, procède actuellement à la Grande Visite du MS 760 «Paris» n° 32 dans le but de le faire voler à nouveau. Le biréacteur de liaison et d'entraînement a été acquis en octobre 2001 auprès des Domaines. Cet avion a fait toute sa carrière avec l'Aéronautique

navale; il a été retiré du service opérationnel le 6 octobre 1997, comme tous les autres «Paris» de la Marine dont seulement sept restaient en état de vol. Il a dû subir une lourde opération de désamiantage puis être démilitarisé. Les démarches pour classer cet appareil comme aéronef de collection ont d'ores et déjà été entreprises.

**Le réassemblage
du MS 760
n° 32 a déjà
commencé dans
l'atelier de
l'association
Armor Aéro
Passion.
(Photo AAP)**

