



# C'est pas du vent!

Le magazine qui ne manque pas d'air

# Enfin Les Elixirs !



**NUMÉRO SPÉCIAL  
JOYEUX NOËL ! 2025**

- LE MOT DU PRÉSIDENT
- LA VIRÉE SURPRISE DE BRUNO COMBE

**DOSSIER**  
**LA FOLLE AVENTURE**  
**DE L'ARRIVÉE**  
**DES ELIXIRS**

**CARNET**  
**DE VOYAGE**  
**VISITE DU MUSÉE**  
**CANOPEE**



## LE MOT DU PRÉSIDENT

Chers amis pilotes,

L'année 2025 aura été, pour notre aéroclub, une année de patience et d'engagement. Une année marquée par une maintenance intense de notre flotte : visites programmées, remise en état complète du KT après sa sortie de piste en février, rénovation en profondeur du XD, le tout agrémenté des retards et déconvenues qui deviennent malheureusement la norme dans l'aviation générale. Ces travaux, indispensables pour garantir la sécurité et la pérennité de nos avions, ont parfois mis nos nerfs à l'épreuve, mais ils témoignent surtout du sérieux et de l'exigence qui font l'ADN d'Air Europ Club.

Bonne nouvelle : si le Père Noël n'a pas encore tout réparé, l'ensemble de la flotte devrait être à nouveau pleinement disponible dans les premiers mois de 2026.

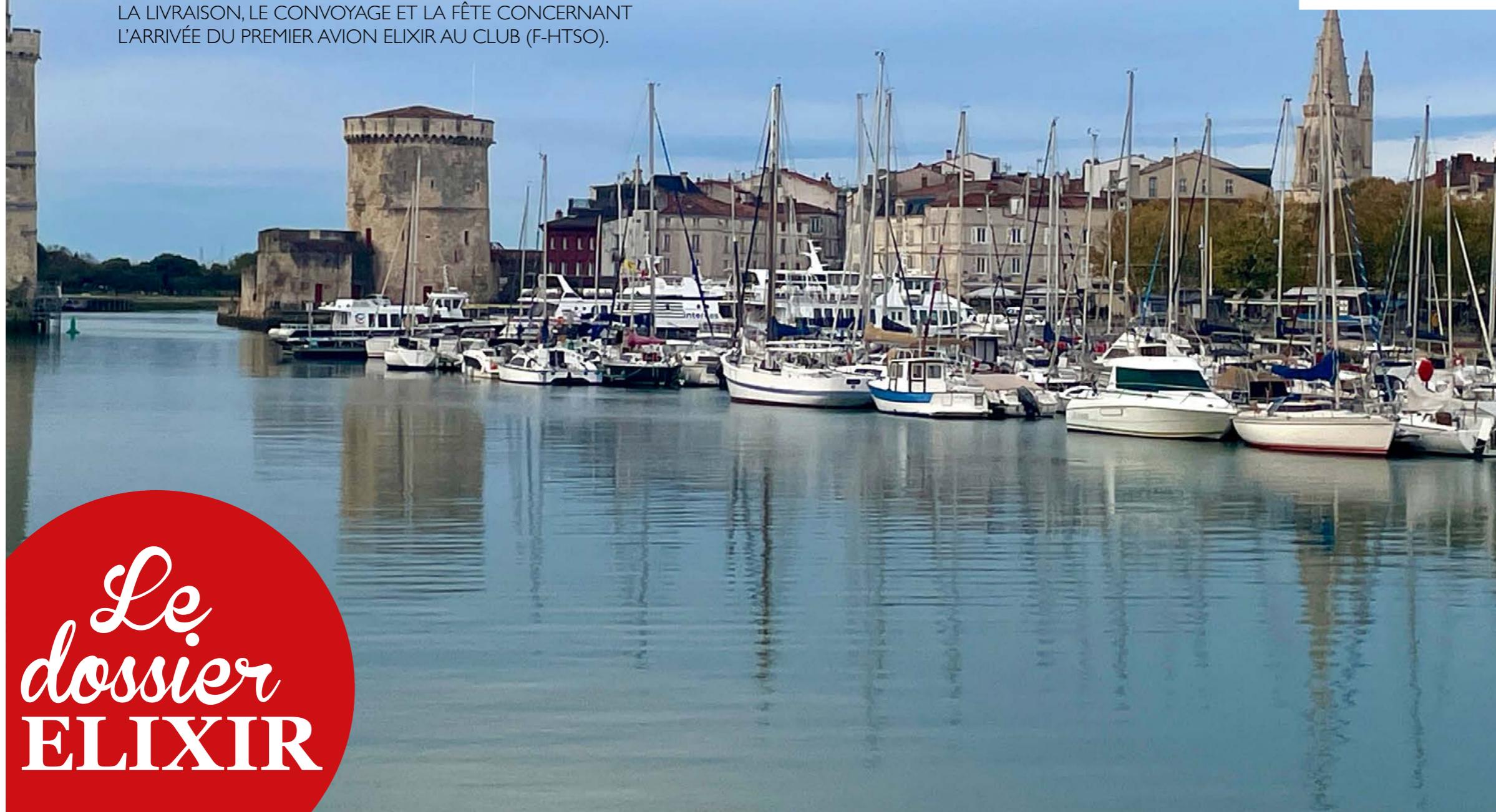
Et parce que Noël est aussi le temps des surprises, le Père Noël a glissé un cadeau de taille sous le sapin : l'arrivée du F-HTSU, deuxième Elixir et frère jumeau du F-HTSO. Il vient renforcer notre flotte école et concrétiser notre projet de renouvellement.

Je vous souhaite à toutes et à tous de très belles fêtes de fin d'année, et de nombreux vols en perspective.

A bientôt ! **Eric Scheid**

# Elixir LA FOLLE SEMAINE

VOICI LE RÉCIT DE LA FOLLE SEMAINE VÉCUE PAR TROIS MEMBRES DU BUREAU DU CLUB POUR LA RÉCEPTION DE LA LIVRAISON, LE CONVOYAGE ET LA FÊTE CONCERNANT L'ARRIVÉE DU PREMIER AVION ELIXIR AU CLUB (F-HTSO).



## Mardi 28/10

**14h30 : Rendez-vous chez Air Europ Club.** Trois membres du bureau du club (Pierre, Thierry et Tobie) se sont donné rendez-vous au club, notre lieu de départ. Thierry venant juste de terminer son vol d'instruction, il s'absente quelques instants pour aller se restaurer, avant que nous ne prenions la route. Pour des questions de logistique et de prévisions météo, nous avons convenu de partir en voiture.

**15h30 : Départ pour La Rochelle.** La livraison du premier avion Elixir du club (F-HTSO) devant avoir lieu en effet dans les locaux du constructeur français (Elixir Aircraft) à partir du lendemain matin, nous partons en direction de La Rochelle pour 5 heures de route.

**20h45 : Arrivée à La Rochelle.** Après une route sans histoire et une arrivée en ville en début de soirée, nous nous dirigeons vers notre hôtel qui est situé au cœur de La vieille ville de la Rochelle. Nous avons réservé nos chambres pour deux nuits, notre planning initial étant de repartir dès jeudi en fin de journée pour pouvoir ramener l'avion Elixir depuis La Rochelle jusqu'à Toussus. Nous passons le reste de la soirée à discuter dans un restaurant situé à proximité de l'hôtel avec un excellent rapport qualité-prix (Le Bistrot du Port).



## Le dossier **ELIXIR**

Après quelques jours intenses à La Rochelle pour la livraison et la formation de Thierry sur la machine, le premier Elixir est enfin là ! Tobie en profite pour arracher les clés des mains de Fabiola, muni du champagne pour fêter l'évènement.



*Le dossier  
ELIXIR*

## Mercredi 29/10

**08h30 – Départ de l'hôtel.** Tobie n'a pas très bien dormi cette nuit, sûrement à cause de l'excitation de voir enfin ce nouvel avion après plus de trois ans d'attente. Nous quittons l'hôtel pour prendre la direction des locaux du constructeur Elixir Aircraft qui est situé sur l'aéroport de La Rochelle.

**09h00 – Accueil chez Elixir Aircraft.** Arrivés sur place, nous sommes accueillis par Fabiola (responsable administration et ventes chez Elixir) et par Matthieu (pilote instructeur chez Elixir).

**09h15 – Inspection au sol.** Fabiola et Matthieu nous emmènent dans une salle de réunion réservée pour la matinée. Après les présentations d'usage, nous sommes invités à aller voir l'avion pour une inspection au sol. Nous empruntons un chemin qui nous fait d'abord passer par la nouvelle unité d'assemblage des avions : 6 avions Elixir sont actuellement en cours d'assemblage sur la ligne de production, dont l'avion avec le numéro de série « MSN 44 ». Le fuselage ainsi que le moteur de ce dernier sont montés, mais pas les ailes (il s'agit de notre deuxième avion Elixir commandé, dont la livraison est prévue pour fin Décembre). Nous sortons ensuite sur le parking avion où nous attend notre avion Elixir flamboyant neuf immatriculé « F-HTSO » (numéro de série : « MSN 35 »). Après plus de trois ans d'attente, le rêve devient enfin réalité pour le club ! Le but de cette première partie de matinée est de s'assurer visuellement que l'avion correspond à nos attentes au sol. Pierre, Tobie et Thierry tournent autour, prennent des photos et montent dans l'avion qui est magnifique. Tout semble en ordre et rien ne semble manquer ! Lors de cette inspection au sol, Pierre constate et signale que les crochets d'amarrage fournis par Elixir ne rentrent pas dans une des deux attaches situées sous l'aile. Ce problème de montage sur l'avion est remonté à l'équipe technique d'Elixir et sera résolu dans la journée.

**10h15 : Procédure administrative (revue documentaire)** Après une heure d'inspection au sol, il est temps pour nous toutes et tous de revenir en salle de réunion. Nous y retrouvons Patrick et Khanh (équipe mécanique) qui viennent d'arriver en avion Wassmer (F-BRUU) depuis Toussus. La procédure administrative (revue documentaire) est alors menée par Matthieu et Fabiola, Patrick et Khanh (mécanique) posant quelques questions également à l'équipe Elixir.

**11h00 : Vol de réception.** 7 heures de vol de contrôle et réglages ont déjà été effectuées sur l'avion par Elixir ces dernières semaines. Pour valider maintenant la livraison officielle de l'avion, un vol de réception est prévu avec Thierry (Air Europ Club) et Matthieu (Elixir Aircraft). Les conditions météo sont bonnes malgré un fort vent de travers qui souffle en rafales (de 11 à 18 noeuds de vent de Sud). Une belle occasion de vérifier les limites de tolérance de vent démontrées par le constructeur. En vol, Thierry relève une erreur d'indication de vitesse de l'anémomètre (5 Kts de décalage avec la valeur indiquée dans le Garmin G3X de l'avion). De retour de vol, l'anémomètre est aussitôt passé au banc par les équipes Elixir : ils confirment bien un dysfonctionnement de l'anémomètre qui sera remplacé dans l'avion dès le lendemain.

**12h00 : Repas fourni par Elixir Aircraft.** Nous quittons maintenant notre salle de réunion pour entrer dans le premier bâtiment historique d'Elixir : celui-ci est chauffé et de nombreux ouvriers s'affairent sur de nombreuses pièces en composite (postes de peinture et de collage). Des plateaux repas nous sont fournis dans une grande salle de réunion où nous passerons le reste de la journée pour suivre un cours théorique au sol.

**13h30 : Signature du bon de livraison + Cours au sol.** Tobie signe également le bon de livraison (sous réserve du remplacement de l'anémomètre défaillant) : un moment que nous immortalisons avec une photo après plus de trois ans d'attente. Puis le cours au sol commence, animé par Mathieu. Tout y passe : cellule, instruments, groupe motopropulseur, systèmes, avionique, utilisation du GPS, pilote automatique, procédures anormales et d'urgences, amphi cabine. Passionnant et complet ! Dehors, la météo se dégrade rapidement. Patrick et Khanh prennent congés et décollent rapidement pour avoir une chance de rentrer dès cet après-midi à Toussus (qu'ils rejoindront après 1h30 de vol sous un grand soleil à l'arrivée).

**19h00 : Fin de la journée.** Après plus de cinq heures de cours au sol, nous quittons Matthieu et les locaux du constructeur Elixir pour rejoindre notre hôtel et passer ainsi notre deuxième et dernière nuit sur place. La soirée se termine dans un restaurant agréable à proximité de l'hôtel, puis le marchand de sable passe dans nos chambres pour nous en jeter une bonne poignée.



### Jeudi 30/10

**08h30 – Départ de l'hôtel.** Tobie a bien mieux dormi cette nuit. Nous libérons nos chambres et quittons l'hôtel avec nos bagages en direction de l'aéroport de La Rochelle. Cette nouvelle journée est consacrée à la formation en vol des pilotes du club. Vues nos contraintes de temps personnelles, Thierry sera donc le premier à effectuer une série de vols sur l'avion afin de pouvoir être lâché sur l'avion et assurer ainsi son convoyage vers Toussus.

**09h00 – Accueil chez Elixir Aircraft.** Arrivés sur place, nous sommes de nouveau accueillis par Fabiola qui nous présente Pierre-Antoine, Flight Lead chez Elixir. C'est lui qui assurera la journée de formation en vol pour Thierry sur l'Elixir.

**09h15 – Remise des Clefs.** Marine, responsable communication chez Elixir, nous rejoint également sur le tarmac de l'aéroport. La journée est magnifique en ce début de matinée avec un beau ciel bleu et encre un peu de vent de Sud. F-HTSO a été sorti du hangar, l'anémomètre a bien été changé et il n'y a plus de problème avec les attaches des crochets d'amarrage. Tout est prêt !

Avant de commencer cette journée de formation en vol, Marine prend des photos de la remise officielle des clefs de l'avion par Fabiola à Tobie, en présence de Matthieu, Pierre, Thierry et Pierre-Antoine. Ça y est : Air Europ Club possède un nouvel avion dans sa flotte aérienne ! Ces photos seront publiées dans la matinée sur le compte Instagram d'Elixir Aircraft (18.000 abonnés).

**09h45 – Début des vols.** Thierry et Pierre-Antoine partent en vol de formation. Deux vols seront effectués le matin, suivis par deux autres vols dans l'après-midi.

**10h30 – Achats d'équipements de protection.** Pendant ce temps-là, Pierre et Tobie ne restent pas inactifs. Lors de la journée précédente, nous avions

remarqué l'absence de fourniture par Elixir d'équipements de protection de l'avion et qui nous semblent indispensables. Il va falloir donc les acheter sur place. Après discussion, un devis est présenté à Tobie par Fabiola pour l'achat d'équipements de protection pour nos deux avions Elixir commandés. Après une nouvelle signature, nous partons en direction du magasin où tous les éléments commandés sont disponibles immédiatement : protections des gouvernes de profondeur et des bouts d'aile, bâches de protection, caches-pitot, bouchons de réservoir sécurisés à clef. Cela représente un volume d'équipements conséquent. Comme il est impossible de les emmener à bord de l'Elixir, ils sont déposés dans le coffre de notre voiture. Des goodies pour les membres du club sont également récupérés dans le cadre de la loterie organisée au club pour le samedi 1er Novembre.

**11h30 – Retour à Toussus (Pierre).** Pierre prend congés de Fabiola, Matthieu, Marine et de Tobie et reprend la direction de Toussus Le Noble, le coffre bien rempli de matériel de protection pour deux avions Elixir. Pendant ce temps-là, Thierry continue à faire des ronds dans le ciel le reste de la journée. Tobie aura quant à lui l'occasion de faire un dernier vol avec Pierre-Antoine.

**16h30 – Arrivée à Toussus (Pierre).** Pierre arrive à Toussus et range les équipements achetés le matin même à La Rochelle. Thierry vient d'être lâché sur l'avion et revient d'un vol effectué avec Tobie à ses côtés. De belles photos prises en vol sont envoyées à quelques membres du bureau du club.

L'avion est fin prêt pour être maintenant convoyé par Thierry et Tobie. Cependant, du fait de l'intensité de la formation en vol et de la proximité du coucher de soleil aéronautique, Thierry et Tobie jugent plus raisonnable de remettre leur départ à demain matin. Ils décident donc de passer une nouvelle nuit à La Rochelle après avoir passé la soirée dans une pizzeria de la ville.



#### Vendredi 31/10 :

09h30 – Décollage de La Rochelle en Elixir (Thierry et Tobie). Thierry et Tobie décollent de La Rochelle sous une belle météo avec les pleins en MOGAS 98 E5 et peu de bagages.

11h45 – Arrivée de l'Elixir au club. Sur la fréquence de Toussus, nous entendons F-HTSO arriver et effectuer un tour de piste avant de se poser pour un complet à Toussus. Arrivés sur place, quelques membres du club assistent à l'arrivée au moteur de l'avion sur le parking du club. C'est fait ! D'après le retour de Tobie et de Thierry, l'avion s'est parfaitement comporté en vol pour sa première grande navigation (deux heures de vol) où ils sont montés jusqu'au niveau de vol FL95.

12h30 – Rentrée dans le hangar. Des éléments de protection sont mis sur l'avion avant sa rentrée dans le hangar : protections des gouvernes de profondeur et des bouts d'aile, bâches de protection, caches-pitot, bouchons de réservoir sécurisés à clef. Tout est ok, ce qui nous rassure car nous n'avions pas eu le temps de les tester sur l'avion la veille. L'avion est stationné avec toutes ses protections dans le hangar, ceci afin d'éviter à des curieux de trop s'approcher de l'avion.

Une journée de présentation de l'avion a été annoncée à tous les membres du club via une campagne de communication lancée par mail en interne. Elle se tiendra le Samedi 1er Novembre à 14h00 au club.

#### Samedi 1<sup>er</sup> Novembre :

14h00 – Présentation au sol de l'avion. Une présentation au sol de l'avion est organisée au club. Une quarantaine de membres du club ont répondu à l'invitation du club pour découvrir le nouvel. Pierre et Tobie sont présents ce jour-là pour répondre aux questions et assurer ainsi le service après-vente de l'avion (méthodes pour entrer et sortir de l'avion, avionique, techniques pour déplacer l'avion au sol...). Tout le monde semble ravi de cette journée qui se termine autour d'un buffet d'accueil et de tirages au sort pour gagner des lots organisés par Pierre. Les grands gagnants sont Patrick et Eric G qui gagnent chacun une heure de vol d'instruction en double-commande offerte par Eric S. Merci Eric S !

#### Et la suite ?

Maintenant que l'avion a été présenté aux membres du club, ces derniers sont prêts à être formés pour être enfin lâchés en vol. Les deux semaines qui suivent seront consacrées au lâcher sur Elixir de trois autres instructeurs du club (Jérôme, Baptiste et Frédéric). Le club dispose maintenant de quatre instructeurs du club pouvant assurer les vols d'instruction sur Elixir.

Une communication a également été envoyée en ce sens à tous les membres, avec en priorité ceux ayant suivi au moins un des deux cours théoriques organisés au club en Septembre et en Octobre dernier. Bons vols ! Par Pierre LANSALOT-BASOU



# Elixir... ET DE DEUX!

C'ÉTAIT LA SURPRISE DE NOËL : L'ARRIVÉE DU F-HTSU SOUS LE SAPIN.  
PIERRE NOUS RACONTE DONC À CHAUD CETTE VIRÉE À LA ROCHELLE, EN ATTENDANT **UN TEXTE PLUS DÉTAILLÉ DANS LE PROCHAIN NUMÉRO.**



## Mardi 23 Décembre, 09h00

Arrivés la veille en voiture à La Rochelle, trois membres du club (Frédéric, Pierre et Tobie) ont rendez-vous aujourd'hui chez Elixir Aircraft pour la livraison du deuxième avion Élixir du club (F-HTSU).

Accueillis par Fabiola, Sales Administration Manager chez Elixir, cette matinée est rythmée par les mêmes étapes que pour la réception du premier Élixir (effectuée le 1er Novembre dernier) :

1. présentation et tour de l'avion pour inspection visuelle dans le showroom du constructeur
2. vol de réception effectué par Frédéric avec Edgar, instructeur chez Élixir
3. signature du bon de livraison par Tobie
4. photo devant notre nouvel avion
5. déjeuner offert par Élixir
6. Avitaillement en SP98 E5 offert par Elixir (40 litres)

## Mardi 23 Décembre, 14h00

F-HTSU et son équipage (Frederic et Pierre) sont prêts pour effectuer le convoyage de l'avion jusqu'à Toussus le Noble. La météo est splendide et froide à La Rochelle : le départ s'effectue sous les meilleures conditions météorologiques et l'avion se comporte parfaitement bien en vol sous pilote automatique à 2500 pieds QNH. Arrivés aux environs de Cholet, une couche nuageuse soudée à basse altitude (1000 pieds) apparaît et oblige l'équipage à passer au-dessus (vol on-top). La progression de l'avion se poursuit en vol On-Top en direction d'Angers où la couche ne disparaît pas. Vues les derniers bulletins météos sur Toussus (couche soudée à basse altitude), il apparaît plus prudent de se dérouter vers un autre terrain. Deux possibilités sont étudiées : Rennes (LFRN) où la météo est parfaite, et Le

Mans (LFRM). Cette deuxième option est retenue pour sa proximité par rapport à notre route initiale tout en économisant notre carburant. Une trouée dans la couche permet à l'équipage de descendre et d'atterrir au Mans (LFRM) après 1h48 de vol.

L'avion est parké à l'extérieur, et son équipage rejoint Toussus le Noble en voiture grâce à Tobie venu nous chercher. Le retour de nous tous en voiture en laissant F-HTSU derrière nous n'était pas ce qui était prévu initialement, mais ce choix était le meilleur selon nous. Une fois arrivés sur place à Toussus, les mauvaises conditions météo locales nous ont donné raison dans notre choix.

Suite au déroutement de F-HTSU et son équipage au Mans pour cause de mauvaise météo, un deuxième convoyage est organisé par le club et sera effectué le vendredi 26 décembre pour rapatrier F-HTSU depuis Le Mans jusqu'à Toussus. **Le récit de ce convoyage sera publié dans le prochain numéro du journal. Par Pierre Lansalot-Basou**



**L**es châteaux de la Loire ? Non ils sont réputés encombrés par les admirateurs de la Belle au Bois Dormant, et puis qui vit dans ces châteaux, qui rencontrer ? Laissons cette mauvaise idée de côté. Les phares de France ? Non, c'est déjà fait, et à ce que je sache l'époque n'est plus à en construire de nouveaux, mais plutôt à les abandonner à leur triste sort. Quoi que 2 me sont restés in-approchés, Les Roches-Douvres en Mer du Nord, et celui de l'Ile du Planier au large de Marseille – bon ce dernier je viens de le voir à l'instant pour la première fois depuis le pont tribord du Paglia Orba en ce 7 aout, quel évènement ! J'y mettrai un lien avec le dur labeur qu'a pu être la construction de ces sentinelles des mers que, à mon goût l'administration délaisse un peu rapidement au profit de soi-disantes nouvelles technologies, en oubliant ce qu'a représenté de les ériger, même si les services font ce qu'ils peuvent ... Les mines.

### Ne pas perdre le nord

Nous en avons assez avec ce suspens qu'il est temps de briser. Un coup de téléphone anonyme vient de sonner pour demander d'y mettre fin. Nous voici donc au Nord, parlons de Nord Pas de Calais. La thématique sera donc de s'immerger dans ce Nord qui pour ma part est devenu un peu obsessionnel. Je passerais sur la journée passée à

Lille, venu avec mon fils avec le KT par Lesquin, il y aura d'autres occasion de s'approcher de la capitale du Nord.

### Découverte

Première révélation, Arras. Après avoir beaucoup hésité avec Lens, Arras est choisi, nous y allons en famille pour la journée. Le XD est là aussi. Oh j'oubliais, c'est aussi une grande première que l'utilisation de ma toute nouvelle tablette équipée de Air-Navigation. Qu'est-ce que c'est compliqué de s'y mettre au début, Alexis à ma droite m'est d'un secours précieux. Mais surtout un autre Bruno m'a bien mis le pied à l'étrier, pour sûr que j'avais besoin de conseils techniques sans lesquels je serais encore au sol à essayer de trouver le prochain point tournant.

Bref nous arrivons à l'aérodrome, dommage nous n'avons rencontré personne.

Mais cela ne nous empêche pas de prendre la direction de la ville, à pied. Et l'air de fête plane sur la ville, le Tour de France y passe le lendemain, c'est un évènement après un départ de la Grand-Place de Lille, il doit y faire une boucle pour revenir à son point de départ. C'est un Samedi mais il faut quand même marcher quelques kilomètres pour attraper le bus n°1 à l'arrêt Sambre. Nous sommes soulagés de le voir ponctuel. Rien de tel que le bus pour s'immerger dans la population chaleureuse et



généreuse d'une ville du Pas de Calais, nous avons l'esprit léger.

Nous descendons dans le centre, sommes accueillis (pas nous personnellement bien sûr) par une fanfare. Il ne fait pas mauvais, les rues piétonnes sont joyeusement occupées par des terrasses de café improvisées, ça commence bien.

Nous prenons la direction de la place des Héros et de l'office de tourisme qui siège dans l'Hôtel de Ville, la star est le beffroi et le lion qui y trône (il est petit vu d'en bas comme aurait chanté Claude Nougaro). Pourtant nous ne sommes pas montés là-haut, alors qu'un ascenseur nous aurait grandement facilité la tâche (petit regret). Pour la petite histoire ce lion a été déposé le lendemain par la voie des airs, pour restauration, on aurait pu ne pas le voir ! Enfin dans la mairie sont entreposés 5 géants qui n'attendent que les prochaines festivités (souvent en été) pour sortir et déambuler aux airs de fanfares locales.

En arrivant sur cette place, ce qui impressionne est la dimension du marché qui occupe toute la place et plus encore. D'ailleurs à deux pas se trouve une autre place encore plus grande, qui cela ne s'invente pas s'appelle la Grand' Place. Nous trouvons un estaminet derrière la mairie, et le temps de finir ce bon repas (il faut aussi y aller pour ça), le marché a disparu, et a fait place à une grande place déserte que nous pouvons traverser de long en large, ce qui



nous permet de mieux apprécier les façades flamandes.

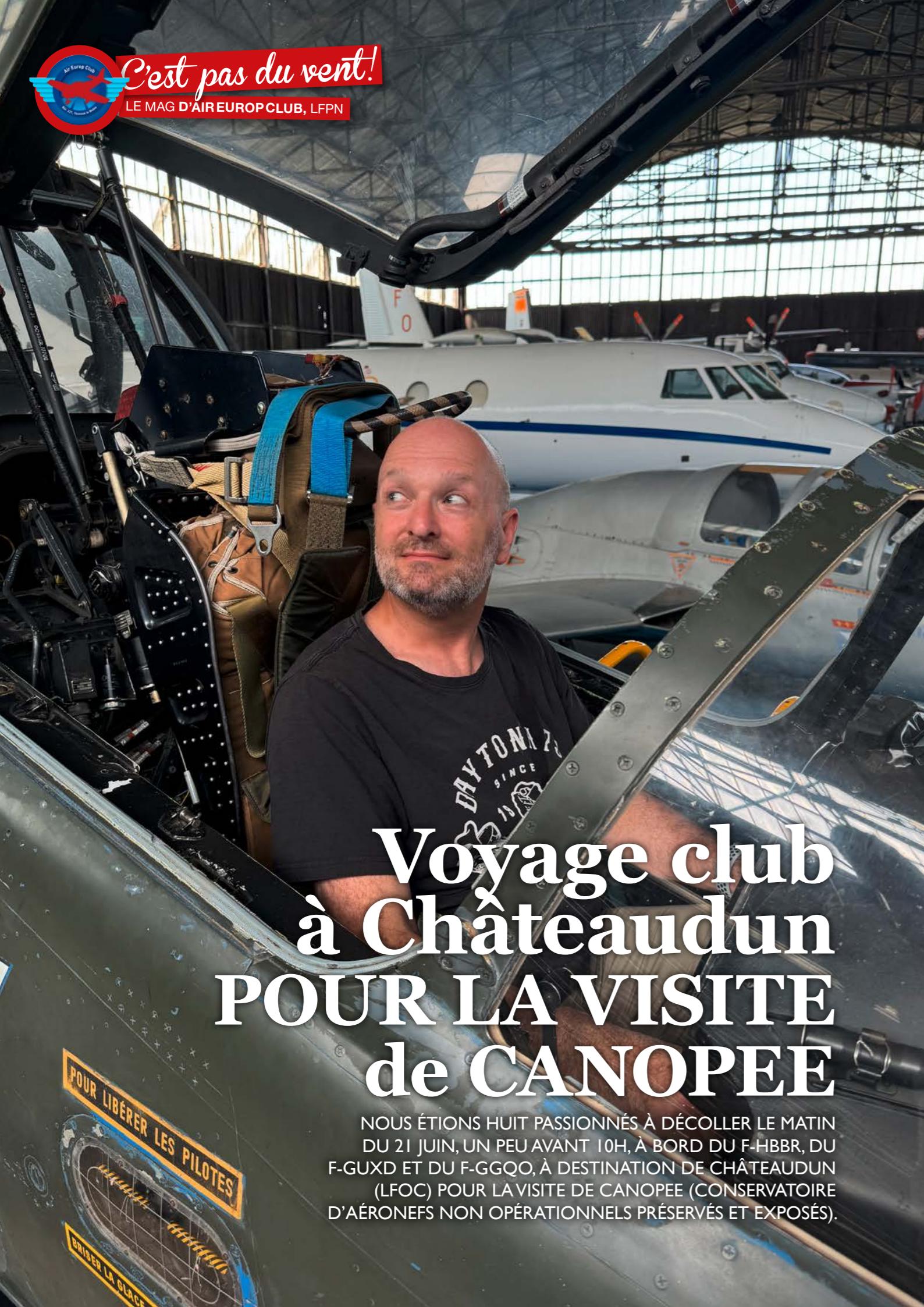
### Coup de cœur pour Arras

C'est Samedi donc on peut aussi faire du shopping. Le temps passe, un rafraîchissement sur une terrasse est apprécié, et nous prenons le chemin du retour. Ici nous visons le bus 11 qui doit nous déposer au centre du village de Roclin court. Nous attendons le bus pour au final lire qu'il faut téléphoner pour qu'il passe... Que faire ? Monter dans un autre et demander s'il ne passe pas trop loin de notre destination ? Quand finalement et inattendu on le voit qui arrive, musique sympa assortie au chauffeur sympa, nous nous laissons guider, nous arrivons à bon port. L'architecture de l'église est étonnante, celle de la Mairie aussi. Mais il reste encore quelques kilomètres à faire à pied. Exténués nous arrivons au graal, sans hélas voir plus de monde sur place.

Arras est une vraie petite ville très attachante située au cœur du bassin minier, très dépaysante. Franchement et les autres virées qui seront relatées par la suite (notamment un extraordinaire évènement à Lens à paraître si Sarah le veut bien) le montreront, il n'y a pas de quoi se passer de 1H30 de voyage pour en prendre plein les neurones et le cœur – allez fifty-fifty. **Par Bruno Combe**

# Voyage club à Châteaudun POUR LA VISITE de CANOPEE

NOUS ÉTIIONS HUIT PASSIONNÉS À DÉCOLLER LE MATIN DU 21 JUIN, UN PEU AVANT 10H, À BORD DU F-HBBR, DU F-GUXD ET DU F-GGQO, À DESTINATION DE CHÂTEAUDUN (LFOC) POUR LA VISITE DE CANOPEE (CONSERVATOIRE D'AÉRONEFS NON OPÉRATIONNELS PRÉSERVÉS ET EXPOSÉS).



Dès le roulage sur la piste de Toussus-le-Noble, la chaleur se faisait sentir : près de 30 degrés déjà, et un soleil de plomb promettait une journée éprouvante. Les avions, les pilotes et les passagers allaient tous être mis à l'épreuve... mais l'excitation de ce voyage prenait le dessus !

## Une pause bienvenue à Châteaudun

À notre arrivée, nous nous sommes parqués sur le tarmac à côté de deux antiques et impressionnantes Transall C-160 NG. Nous avons profité d'une balade dans le centre-ville et d'un déjeuner bienvenu. La température continuait de grimper, et bientôt, le thermomètre allait dépasser les 40 degrés. Même à l'ombre, le soleil de plomb rendait la journée particulièrement intense.

## La visite de CANOPEE : La collection d'avions d'arme

À 14h, nous avons franchi les portes du Conservatoire CANOPEE. Dès les premiers pas, nous avons été transportés dans l'univers fascinant de l'aviation militaire française. La chaleur à l'intérieur du hangar où étaient stockés les avions était à la limite du supportable, mais cela n'a fait qu'ajouter un peu de piquant à la visite.

La collection est tout simplement incroyable : du Dassault MD-450 Ouragan, Dassault MD-454 Mystère IV, Dassault Super Mystère B2, Republic F-84F Thunderstreak, jusqu'aux emblématiques Dassault Mirage III, Dassault Mirage F1, Dassault Mirage 2000 dans différentes versions et livrés, et le Dassault Mirage IV.

Nous avons aussi découvert un Dassault Mystère 20 modifié, intégrant un poste de pilotage modifié pour l'entraînement des équipages de Dassault Mirage IV.

**Les armements et équipements.** Nous avons également vu une multitude d'armements, telles que des munitions air-sol comme le Aérospatiale AS-

30L, rendu célèbre lors de la 1ère guerre du Golfe en 1991, ou encore des missiles air-air, avec les emblématiques Matra R530, Matra Super 530 de moyenne portée à guidage radar demi-actif et le Matra Magic 2 de courte portée à guidage infrarouge.

**Hélicoptères et aéronefs de transport.** Les passionnés d'hélicoptères ont admiré des machines comme l'Aérospatiale AS-335F Écureuil et l'Aérospatiale SA-319 Alouette III, apportant une belle diversité à la visite.

**Les aéronefs de transport et de liaison ne sont pas en reste avec les :** Morane-Saulnier MS-760 Paris, Nord-Aviation N-262A Frégate, DHC-6 Twin-Otter.

**La collection de turbopropulseurs et de réacteurs est sensationnelle.**

**Les avions d'entraînement.** Les avions d'entraînement comprennent notamment le Lockheed T-33A T-Bird, le Fouga CM-170, le SOCATA TB-30 Epsilon, et l'Embraer EMB-312 Tucano.

**Le clou de la visite : Jaguar.** Le clou de la visite fut de monter dans le poste de pilotage d'un Jaguar : ressentir la position du pilote, imaginer la puissance de l'avion et les missions de l'époque fut un moment fort en émotions.

## Le retour : Toussus-le-Noble

En quittant CANOPEE, nous étions époustouflés par la richesse de la collection et l'atmosphère unique du lieu. Le vol retour sur Toussus-le-Noble se passa sans encombre malgré la chaleur toujours écrasante et des performances du QO qui en ont quelque peu souffert.

Cette visite, entre une navigation sous un soleil de plomb, une balade dans les ruelles de Châteaudun, des rires et des moments partagés autour des avions, restera gravée dans nos mémoires comme un véritable voyage dans le ciel et dans le temps — d'aventure et de passion inoubliable !

Par Julien Girot

## NOTE SUR CANOPEE

**CANOPEE** est situé sur l'ancienne BA 279 « Lieutenant Marcel Beau ». Cette base de l'Armée de l'Air fut définitivement dissoute en 2021. Elle fut pendant longtemps un lieu de stockage des aéronefs de l'armée de l'air (soit pour compléter l'attrition de certains aéronefs ou en attente de démantèlement). À partir de cette date, les installations sont devenues civils accessibles sur PPR et ambitionnent d'ici peu de temps d'être une plateforme régionale ouverte à la CAP.

**CANOPEE** est un conservatoire d'aéronefs qui ne doit d'exister que grâce à une poignée de passionnés bénévoles à travers l'association type loi 1901 AC3A (les Amis du Conservatoire d'Aéronefs de l'Armée de l'Air). On peut y admirer une cinquantaine d'aéronefs, du simple planeur au bombardier nucléaire, d'origine française ou étrangère, mais ayant tous porté la cocarde de notre Armée de l'Air. On peut aussi y découvrir un ensemble de matériels d'environnement et d'armements sans lesquels ils ne pourraient ni voler ni assurer leurs missions.







**Merci  
à toutes et à tous !**

