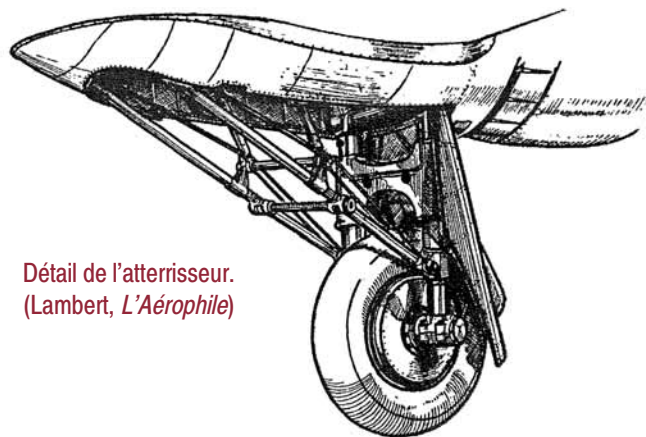
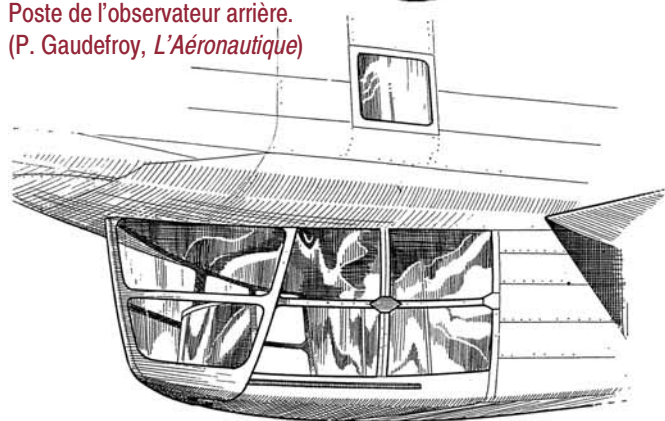


Détail du poste de pilotage. (Lambert, *L'Aérophile*)



Détail de l'atterrisseur.
(Lambert, *L'Aérophile*)

Poste de l'observateur arrière.
(P. Gaudefroy, *L'Aéronautique*)



niement. Elle est toujours bâtie sur deux longerons en acier, seule survivance des "tout-acier". Nervures et revêtement sont en aluminium, sauf l'intrados des voilures externes, entoilé. Les volets de courbure à fente (dont on ne dit pas s'ils sont toujours "élastiques") et les ailerons occupent le bord de fuite. Ces ailerons, équilibrés aérodynamiquement par déport d'axe, bénéficient d'un équilibrage dynamique par masselottes, mesure anti-flutter fort pertinente au vu des vitesses atteintes. Les projecteurs permettant l'atterrissage de nuit ont quitté le dessous du fuselage pour les bords d'attaque de la voilure

L'empennage est en aluminium, avec des gouvernes entoilées et compensées par des flettner automatiques. Les deux gouvernes sont équilibrées dynamiquement par masselottes. Initialement il est à dérive unique et sans haubans. Un empennage bidérive a été étudié pour améliorer le champ de tir du mitrailleur dorsal, mais il n'a semble-t-il pas été monté. Il aurait été destiné à la version série. L'atterrisseur principal rentre vers l'arrière dans les fuseaux moteurs, seule une petite partie de la

roue dépasse. La notice nous dit que la rétraction se fait sans apport d'énergie extérieure (mais en fait, extérieure à quoi?), donc on peut supposer par des ressorts, ce qui est un peu surprenant, on penserait plutôt à un tel système pour sortir le train et non pour le rentrer. Peut-être est-ce en fait le précurseur du système à treuil qu'on va voir sur le 690. Les garde-boue ont disparu sur le 01 et la roulette de queue est avancée par rapport au 460. D'après une source elle serait rétractable, ce qui paraît infirmé par les photos.

Les moteurs sont des Gnome et Rhône en double étoile, 14N0/N1 (900 CV) pour le véritable 462 (le -02) (le montage d'Hispano était envisagé). Ils sont montés par Silentbloks sur des bâtis en tubes d'acier soudés. Les capots assez travaillés ont des volets de sortie réglables, et un échangeur sur le collecteur d'échappement pour réchauffer la cabine. Une prise d'air sous le capot alimente le radiateur d'huile, différant en cela des 14K qui avaient un radiateur circulaire autour du réducteur. Les hélices



Les hélices sont dépourvues de casseroles. (P. Cortet)

dos du fuselage. En plus des instruments classiques on peut mentionner la sonde d'amerrissage, qui est une ligne lestée. Le vaste volume intérieur de la coque est mis à profit pour doter le "carré" des éléments de confort adaptés à des patrouilles pouvant dépasser 10 h : repos, alimentation, hygiène. L'armement défensif constitué de 5 mitrailleuses Darne simples paraît étonnamment faible. Sur les grandes étendues marines on ne s'attendait pas à faire de mauvaises rencontres. L'armement offensif réside dans les 4 bombes de 75 kg accrochées sous la voilure.

Des améliorations ont été introduites au vu de l'expérience, ou par suite de changements dans l'environnement. On a parlé de l'amélioration du capotage des moteurs et des réservoirs supplémentaires. Il a été introduit des freins d'hélice de façon à obvier en partie à l'absence de mise en drapeau. Au moins un exemplaire a reçu des hélices avec un cône (casserole) protégeant le mécanisme. Il y a eu également des renforcements structureaux, des évolutions des matériels radio, gonio, viseurs et la mise en place sur certains appareils d'un pilote automatique capable de tenir un cap et une altitude.

Le Breguet 521 était en concurrence avec le Laté 582, le LeO H42 et le Loire 70. Ce dernier est le seul avec le Breguet à avoir reçu une commande de série, en fait minime. La production du Bizerte s'est étendue sur une huitaine d'années et 37 exemplaires ont été réalisés sur 7 marchés : janvier 1934 (3), décembre 1934 (11), avril 1936 (5), février 1937 (9) ; octobre 1937 (3), novembre 1938 (3), juillet 1939 (3), tous par l'usine du Havre dont la nationalisation en 1936 n'a pas interrompu la production. Les trois derniers hydravions étaient inachevés en juin 1940, et deux ont été remorqués de l'usine du Havre à Brest (!) où les événements les ont rattrapés. Ils ont cependant été terminés et livrés directement à la Luftwaffe probablement en 1941.

Le Bizerte a été mis en service pour expérimentation à l'escadrille 1E1 à Cherbourg en 1936. Progressivement il a équipé les E2, E3 et E5, à nouveau la E1, puis en 1939 la E9 [généralement les escadrilles étaient mixtes, elles comprenaient des machines d'autres types]. La période d'avant-guerre est marquée par des croisières qui vont "montrer le drapeau" en Méditerranée et le long des côtes d'Afrique jusqu'à Abidjan. En septembre 1939

**Le n° 1 à la base de Karouba en 1937.
Noter le poste du mitrailleur arrière.
(P. Cortet)**

CARACTÉRISTIQUES

Dimensions : envergures 35,1/18,9 m ; longueur 20,5 m ; surface 169,7 m²

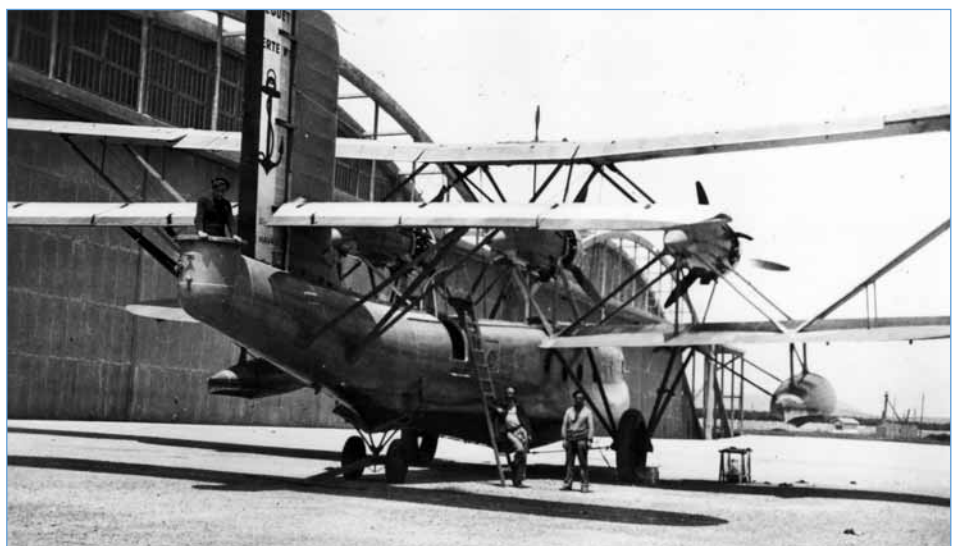
Masses : 9 470/16 600 kg

Performances : vitesse 245 km/h ; plafond 5 000 m ;
distance franchissable 2 200 km ; autonomie 11 h 30 min



Pour ses premiers essais le Bizerte n° 1 n'a pas encore de capotage des moteurs, (P. Cortet)

Le n° 1 dûment complété croise sur la Seine. (P. Cortet)



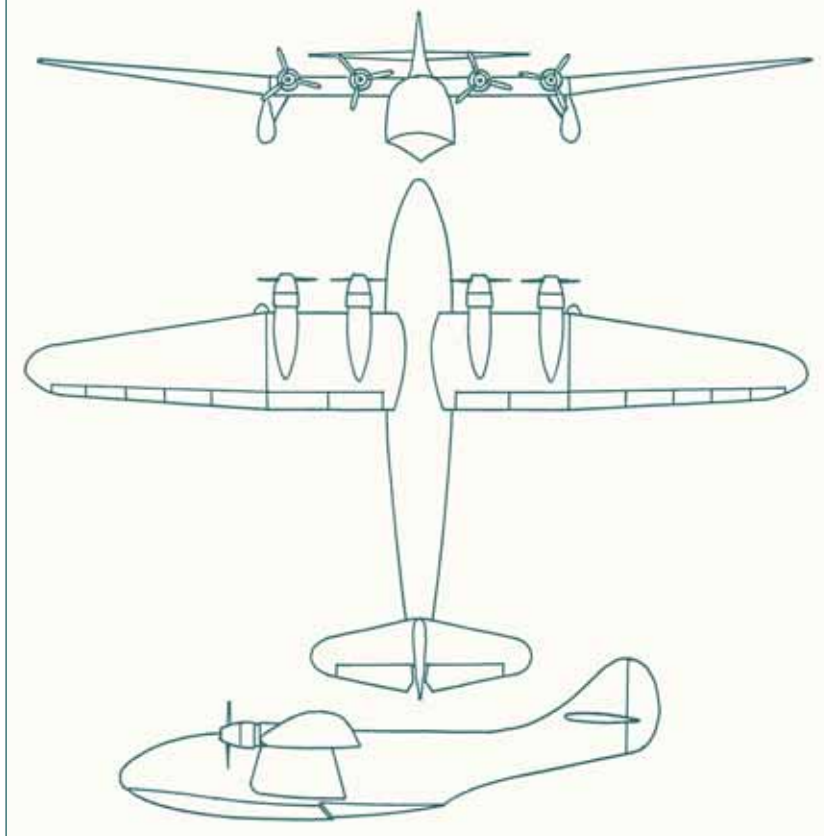
Projets dérivés du 730

La construction du 730 a mobilisé largement les dessinateurs d'étude, mais parallèlement les avant-projets allaient bon train à imaginer des variantes.

La première a porté sur un 730 encore plus gros, pour aller dans la direction que l'on croyait être celle que souhaitait le Client, que l'on a dénommé **730bis**, puis renommé **830**. Il sera présenté plus loin sous cette nouvelle appellation.

Avant d'être repris en 1945 pour le *Bellatrix* le numéro 731 avait déjà été donné à plusieurs projets dans la période 1936-1938, dont l'inventaire est un peu confus, confusion apparemment déjà présente chez Breguet. Il semble que ce numéro ait été attribué vers 1937 à la version civile du 730. Elle en différait par la forme de l'avant, le poste de pilotage étant avancé pour augmenter la longueur de la cabine, par l'empennage devenu monodérive et par les moteurs, des Gnome et Rhône 18P. La maquette en est exposée au Salon de 1938, pendant que des variantes, **731bis** et **731ter**, sont esquissées avec des moteurs 14R de 1200 CV ou des Hispano, ces derniers ayant la préférence des Compagnies. Il s'agissait vraisemblablement des versions les plus puissantes des 12Y qui n'étaient encore que des espoirs, comme d'ailleurs les Gn-Rh 18 et 14R. La différence entre bis et ter aurait résidé dans l'affinement aérodynamique de la coque. Il semble que le 731 de base était aménagé pour les lignes méditerranéennes, les bis et ter destinés aux lignes atlantiques. La capacité variait de 48 à 24 places, et même moins, car la politique d'Air France Transatlantique était de faire la démonstration de sa ligne avec seulement du transport de courrier et de quelques personnels de la Société, et dans ce cas 6 places suffisaient. C'est ce que donnait un calcul sur l'Atlantique Nord avec 15000 l d'essence. Sur l'Atlantique Sud, avec environ 10000 litres on emportait, à un certain stade du projet, 34 passagers. Au-dessus de la cabine des passagers avant, un salon-bar constitue l'amorce d'un aménagement deux-ponts. Entre les deux cabines une alcôve luxe avec 2 couchettes. Un dessin de décembre 1937

Le projet 731ter fin décembre 1937. On note l'épaisse dérive unique, les flotteurs pantalons et les casseroles d'hélice faisant entrée d'air. (1/400).



indique une envergure de 40,88 m pour une longueur de 28,2 m et la surface toujours à 172 m², et montre les moteurs précédés de casseroles faisant entrer de l'air de refroidissement, comme vu aussi sur d'autres projets Breguet mais jamais à notre connaissance sur un avion réel.

Après l'armistice les projets reprennent. Tout est "remis à plat" on repart du 730, avec sa voilure et son empennage bidérive, d'où un nouveau **731**, avec 4 Hispano 12Y ou plus vraisemblablement 12Z, dont les radiateurs sont placés devant les bords

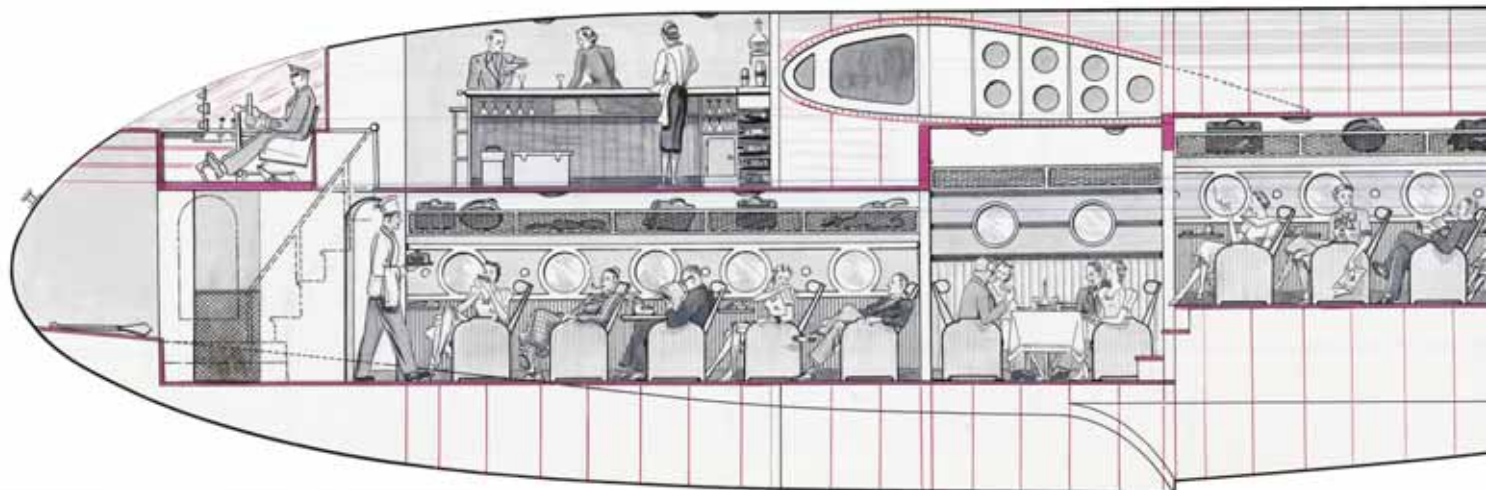
CARACTÉRISTIQUES

Dimensions: envergure 43 m; longueur 31,2 m; surface 201 m²

Masses: 21,5/45 t

Performances: vitesse 370 km/h; charge marchande 5,2 t; rayon d'action ?

Le projet dit 731ter est détaillé en 1938. Les deux cabines principales ont 2+2 sièges par rang. Au centre une cabine privée de chaque côté du couloir. À l'étage le bar. (Breguet)



La deuxième approche, dénommée 484T concernait un transatlantique pour 34 passagers. La voilure était un peu allongée et placée plus bas sur un fuselage nouveau, de section circulaire afin d'être pressurisé, l'altitude de vol étant de l'ordre de 8000 m. Ce n'était cependant pas une voilure basse avec un caisson reliant les deux ailes et il y avait dans le fuselage deux cadres caissons extrêmement forts pour reprendre les efforts de flexion introduits par les longerons. Au niveau de ces cadres, en raison de leur encombrement, il n'y avait que deux fauteuils au lieu des 4 de la section standard. Des cloisons hémisphériques fermaient la zone pressurisée qui englobait le poste de pilotage et les 3 soutes sous le plancher de la cabine. L'empennage bidérive était encore celui du bombardier 482. Côté motorisation on était resté à l'Hispano 12Y, mais bien sûr on voyait aussi le 12Z au-delà. Les 4 moteurs étant montés soit de façon classique soit en deux nacelles de deux moteurs actionnant chacun sa partie d'un doublet d'hélices contrarotatives. L'atterrisseur principal comportait de chaque côté une roue de grandes dimensions qui rentrait à grand-peine vers l'arrière dans la nacelle, la roulette de queue s'escamotait, elle, vers l'avant. Contrairement aux études précédentes le plan fixe ne débordait pas au-delà des dérives. De nombreuses variantes ont été étudiées : rétraction des roues vers l'avant, dilution des échappements, transfert des radiateurs des 4 moteurs sur les nacelles externes (cette solution sera retenue en 1945 lors de l'achèvement du 482-02).

Ces travaux ont été poursuivis sous les dénominations types 90 (900T) et 101 (1010 à 1012) comme dit plus loin.

CARACTÉRISTIQUES DU 484T

Dimensions : envergure 28,3 m ; longueur 23,2 puis 25,8 m ;
surface env. 95 m²

Le 484T est représenté avec les nacelles contenant des Hispano en tandem.
En bas la version du projet à 4 nacelles indépendantes. (d'après J. Cuny)
(1/288)

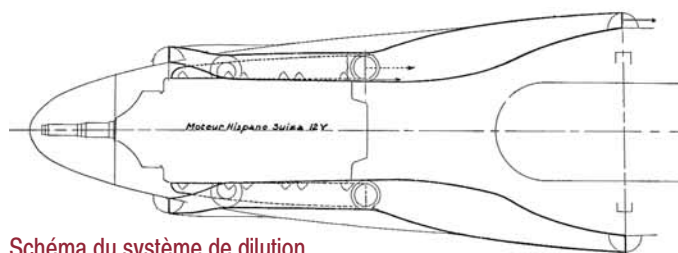
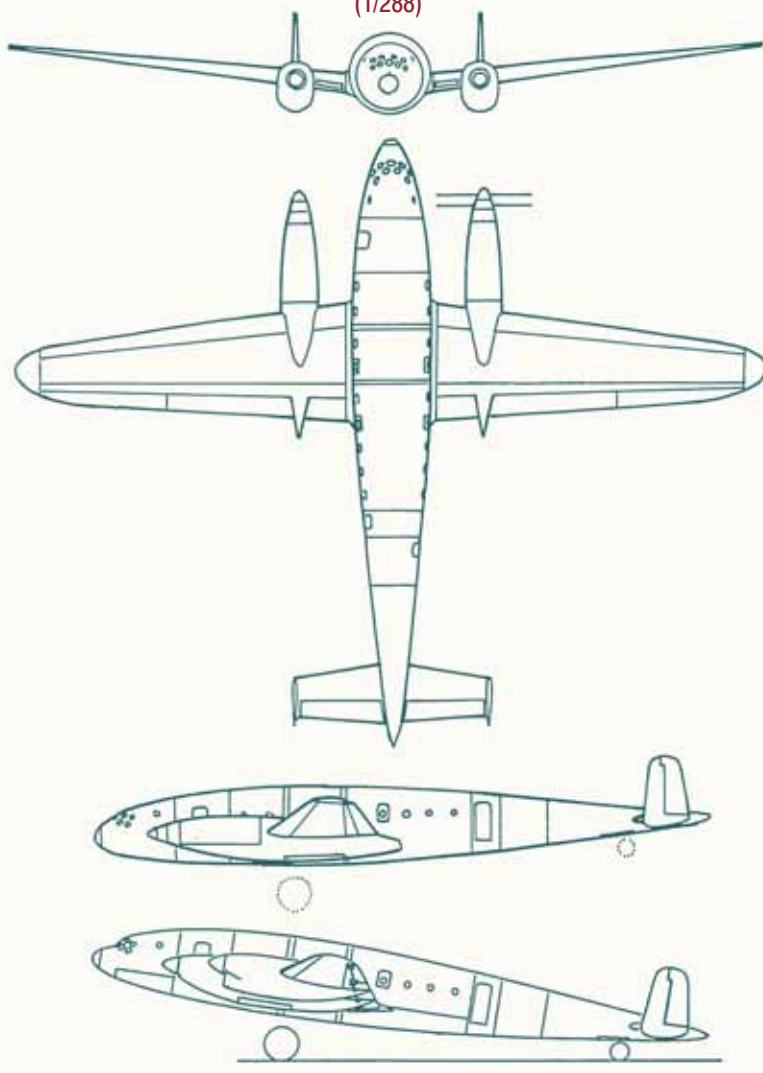
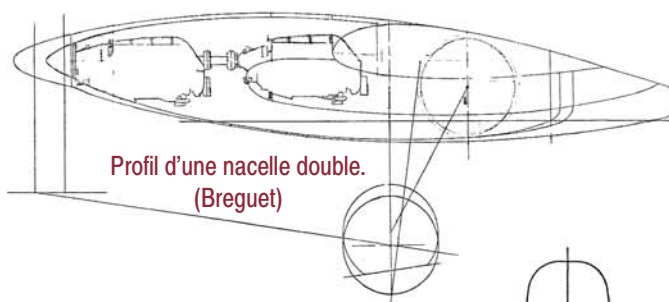
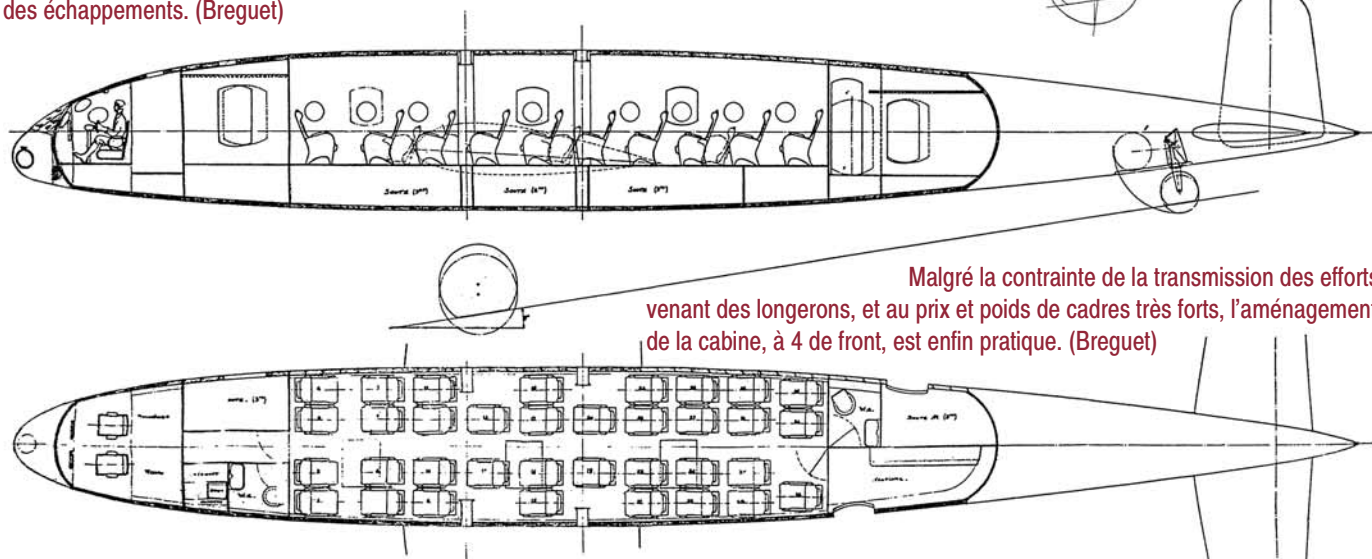


Schéma du système de dilution des échappements. (Breguet)



Profil d'une nacelle double.
(Breguet)



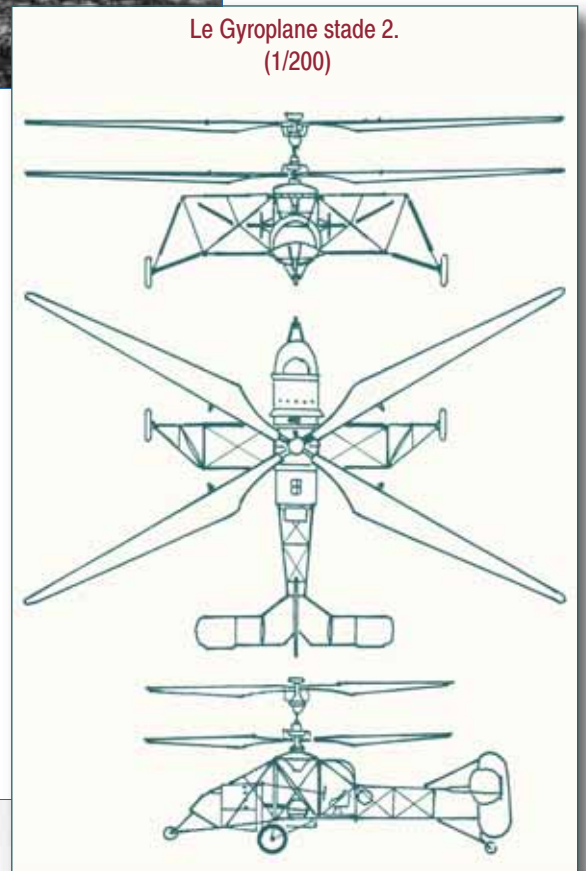
Malgré la contrainte de la transmission des efforts venant des longerons, et au prix et poids de cadres très forts, l'aménagement de la cabine, à 4 de front, est enfin pratique. (Breguet)



Le Gyroplane *Laboratoire*
configuration finale, avec le
moteur Hispano.
(MC 27380 © MAE)



Le moteur en étoile Hispano, refroidi par air nécessitait un ventilateur installé à l'avant sous un capot particulier. (MAE)



Le Gyroplane stade 2.
(1/200)



Le gyroplane Laboratoire dans sa
configuration finale en translation.
(MAE)

Le Breguet 765 n°1 équipé des bidons supplémentaires.
Au premier plan un Max-Holste Broussard. (P. Cortet)



Le Sahara n° 2 à basse altitude,
porte parachutage ouverte.
(M. Rostaing)



À Cazaux en novembre 1959 on
charge le 765 n° 2. Noter sous
l'arrière de la soute la béquille
anti-basculement. (Chenel)



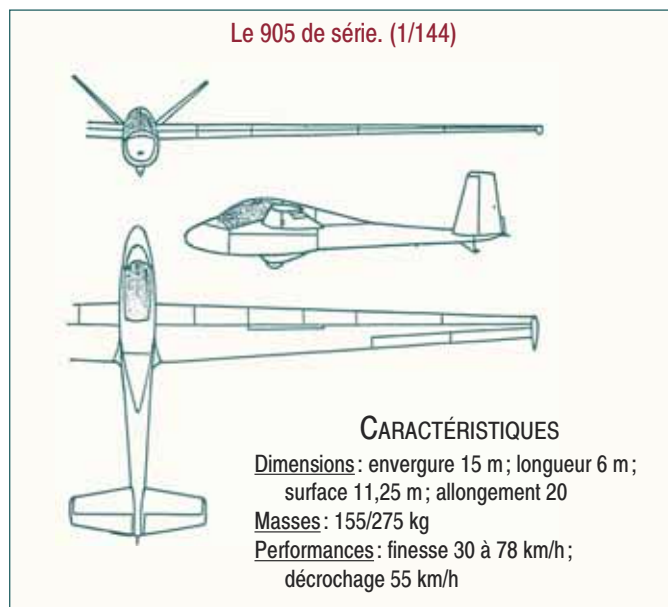
Breguet 905 Fauvette

Pour les compétitions de vol à voile la Fédération internationale (FAI) distinguait en 1957 une "classe libre", qui devait rassembler des machines de plus en plus sophistiquées et de plus en plus pointues, et une catégorie plus modeste dite "classe standard" réputée plus abordable et caractérisée par une limitation sur l'envergure. Breguet aborde le problème avec le 905 dessiné par Cayla.

Le fuselage de ce monoplace est bâti, pour les éléments avant et central sur un treillis de tubes d'acier soudés portant un revêtement en stratifié ou en polystyrène, pas seulement pour le nez comme le 902 mais aussi sur les flancs et le carénage arrière de la verrière, jusqu'à la jonction avec la poutre arrière qui est construite en sandwich contreplaqué-klegecell. La verrière bulle ouvre à droite. Les 3 éléments sont reliés par boulonnage entre des pièces métalliques fixées par collage sur le bois ou le stratifié. Contrairement aux planeurs précédents qui avaient un crochet au nez pour le remorquage par avion et un autre près de la roue pour le treuillage, le 905 a un seul crochet, en position intermédiaire.

La voilure est constituée, entre le longeron (à âme simple et non plus caissonné) et le bord d'attaque, d'un caisson en sandwich contreplaqué-Klegecell, suivi de nervures entoilées. Les éléments de bord d'attaque ne sont pas des U moulés d'une seule pièce comme pour le 901, mais sont, au moins pour les prototypes, fabriqués en deux parties, extrados et intrados, assemblées au bord d'attaque. La voilure possède des aérofreins, des ailerons sans fente à commande rigide, mais pas de volets. Les saumons se terminent en patins à leur partie inférieure. Le dièdre est plus faible que sur les planeurs précédents, ici de l'ordre de 2°. L'empennage est un papillon assez fermé (90°). Les plans fixes sont des caissons à revêtement sandwich, les gouvernes sont entoilées. Les deux plans se replient à la verticale pour le transport. L'atterrisseur fixe (une imposition de la classe standard) est caréné. L'appareil est calculé au coefficient 8 (au lieu de 12 et 10 pour les 900 et 901/904). Il est équipé de radio et d'une bouteille d'oxygène.

En décembre 1957 Breguet reçoit la commande de deux (?) prototypes. Le premier vol a lieu le 15 avril 1958 (P. Lépense) et l'appareil est baptisé Fauvette. Aux championnats de 1958 l'appareil se comporte honorablement (9^e, pilote C. Labar). Après une présérie de 5, une commande de 50 appareils suit, ce sont les



905S. Les aérofreins sont plus écartés du fuselage, les tabs de gouverne ne sont plus encastrés mais rapprochés de l'emplanture et débordants. Les cornes d'équilibrage dynamique sont plus développées. Ces appareils sont construits à Aire-sur-Adour, les derniers à Anglet. Une production en kit avait été envisagée mais les conditions économiques proposées étaient rédhibitoires (1 seul produit). Il avait été annoncé un projet de construire une nouvelle série par CADAF à Chambéry, mais apparemment sans suite.

L'utilisation en aéro-club s'est déroulée pour le mieux jusqu'en 1969. Un accident mortel au décollage conduit à interdire de vol tous les Breguet 905 après constatation de la mauvaise tenue au vieillissement des collages bois-métal des ferrures. Un lot substantiel a été alors vendu en Grande-Bretagne où ils ont semble-t-il continué à voler sans modifications. Mystère des réglementations. Seul un tout petit nombre revolera en France après modifications. L'appareil était considéré comme très agréable et efficace. Quelques constructeurs amateurs ont utilisé des ailes de Fauvette pour leurs créations, en particulier P. Vaysse (Trucavaysse 01 à 03), mais aucune des tentatives pour relancer une production par une autre société n'a abouti.

Monographie : *Aviation Magazine* n° 248 (J. Grampaix)



Le prototype du Breguet 905 se distingue par des tabs commandés sur l'empennage. (MA 15929 © MAE)

La patrouille se fait en solo, mais on peut bien se faire plaisir de temps à autre. (P. Cortet)

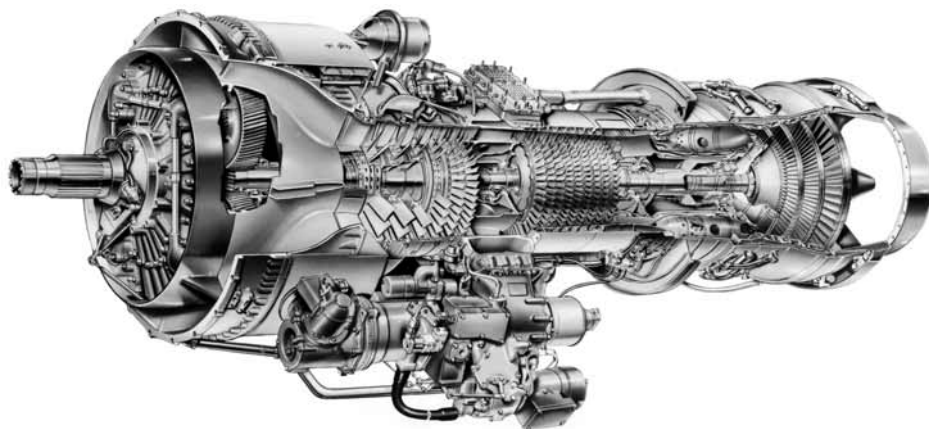


Les Alizé dans le hangar du porte-avions. Noter l'amarrage. (P. Cortet)

Une campagne de modernisation a été conduite à partir de 1978 dans les ateliers de la Marine à Cuers. Les équipements de radiocom et de navigation ont été remplacés par des équivalents de technologie plus à jour. La liaison HF a été supprimée. La modification principale a porté sur le système de navigation, avec l'addition de l'Omega, et d'un VOR/ILS, et sur le radar qui devient le Thomson-CSF DRAA 10A Iguane. Les détecteurs de radar CSF passent au standard ARAR 12A et l'appareil reçoit des lance-leurres. On réalise, encore que dans une mesure limitée, de la fusion de données provenant de différents instruments, présentées ensemble après traitement. Le traitement des signaux des bouées acoustiques est également amélioré. À ce nouveau standard qui a touché une grande partie du parc restant (28 appareils sur les 34 survivants), l'appareil devient Alizé ALM. Seules les 4F et 6F reçoivent des ALM. Une nouvelle tranche de modernisation est réalisée en 1997-1998 pour 15 appareils. Le système de navigation est encore rénové, un nouveau pilote automatique remplace le premier Sfená, une caméra infrarouge (Flir) est implantée dans la nacelle gauche. Un kit SAR est disponible. L'armement offensif est supprimé, la mission étant réduite à la détection/observation mais l'équipement en

leurres est renforcé. Ce standard est l'Alizé ALH affecté à la seule 6F, dernière formation opérationnelle exploitant encore l'Alizé. Après cette dernière modernisation les Alizé sont restés en service jusqu'en 2000, où ils étaient déjà en partie remplacés par des Grumman Hawkeye mais étaient confinés à la surveillance maritime. Tant du point de vue des équipages que comme outil de la Défense il semble avoir donné toute satisfaction, une fois accepté qu'un Breguet ne se manie pas comme un chasseur et qu'un avion de taille modeste ne peut pas tout faire. Au fil des longues années d'utilisation une attrition importante a fini par toucher la flotte d'Alizé en particulier, mais pas seulement, en raison des difficultés inhérentes à l'utilisation sur porte-avions, (malgré la fiabilité reconnue du Dart l'inventaire des pertes identifie aussi des problèmes de propulsion), mais en 1997 l'Aéronautique navale mettait encore en ligne 24 Alizés.

La marine indienne a acheté 12 exemplaires, avec pour l'essentiel les équipements standards français, pour équiper un *squadron* fournissant son porte-avions *Vikrant*, plus 2 exemplaires d'occasion pour compenser l'attrition. Engagés dans les guerres chaudes avec le Pakistan en 1965 et 1971 ils ont



La turbine HP entraîne le compresseur, ici de type axial, et la turbine BP à 3 étages est accouplée à l'hélice via un réducteur. (Rolls-Royce)

Les capots des turbopropulseurs Tyne s'ouvrent en 4 pétales. (Aviaplans/Dassault)

œuvre des largages. On arrive donc normalement à un équipage de 12 personnes. Parmi les tactiques de lutte ASM on connaît la procédure Jezabel qui définit la logique de largage des bouées acoustiques passives ou actives, et la procédure Julie qui crée des échos sur les cibles en faisant exploser des minicharges.

Le consortium SECBAT constitué pour construire cet avion international comprend Sud-Aviation (voilure externe), Fokker (voilure centrale), Dornier/Siebel (fuselage arrière et empennages), un groupement belge pour les nacelles et Breguet pour le fuselage avant et l'assemblage.

Le prototype 01 prend l'air pour la première fois le 21 octobre 1961 (B. Witt) et le -02 le 23 février 1962. Ce dernier est perdu accidentellement le 19 avril avec le chef pilote Y. Brunaud et son équipage. L'origine de la perte d'une aile a été diversement expliquée : un incendie ou explosion d'un moteur ou une faiblesse de conception de la structure conjuguée à un dépassement du facteur de charge de dimensionnement. Le -03, retardé au 25 février 1963, suivi du 04 ont un niveau d'équipements qui se complète progressivement. Leur fuselage est allongé de 1 m, sans compter le carénage arrière du MAD. Ils reçoivent aussi le bulbe en haut de dérive. Le n° 1 de série sort le 10 septembre 1964. La marine allemande avait commandé 20 ex., la marine française porte la sienne de 20 à 40, qui est satisfaite en 1968. Après maintes tergiversations les Pays-Bas (9 ex.) et l'Italie (18 ex.) rejoignent alors que la chaîne était déjà désamorçée. Pour satisfaire les besoins hollandais des places sont permutées avec la fourniture française. Le dernier exemplaire italien sort en juillet 1974. Industriellement le projet est un succès, grâce au respect mutuel des partenaires et, plus exceptionnel, des prix et des délais. De nombreux experts en management se sont penchés sur ce succès pour en tirer des leçons. On a noté que le Comité Directeur avait confié la surveillance à des services techniques robustes,



ceux de la Direction (française) des Constructions Aéronautiques, la réalisation à un ensemble Maître d'Œuvre Industriel/sous-traitants-coopérants, mis des garde-fous contractuels sur les prix et délais, mais ce Comité qui représentait les pays acheteurs devait prendre ses décisions à l'unanimité, ce qui, malgré l'absence des pays les plus sensibles au vent du large, pouvait inquiéter. On peut donc penser que les qualités personnelles des représentants désignés ont joué un grand rôle.



Le Breguet 1150 n°15 au décollage. (P. Cortet)



Démonstration du 941S sur l'héliport de Paris à Issy-les-Moulineaux. (Breguet/MA 33283 © MAE)

La procédure d'atterrissage court (ici le 941S n° 3) suppose une jambe avant robuste. (Breguet/MAE)

Et elle l'était, dans une certaine mesure. (Dassault)



Autres versions du Jaguar

Le **Jaguar E** est le biplace école qui était à l'origine l'objectif principal du programme, visant à remplacer le T33. Il diffère du Jaguar A par sa cabine biplace en tandem, ce qui entraîne un fuselage plus long (+0,9 m). La perche déployable de ravitaillement en vol est supprimée (mais certains exemplaires, de série à partir du n° 27, en retrofit pour la plupart des autres, recevront une perche fixe au nez) et le SNA est quelque peu simplifié. Cette puissante machine est un appareil de transformation sur monoplace, ou même opérationnel, et n'a plus grand-chose à voir avec l'écolage.

Le **Jaguar M**, dont seul un prototype a été réalisé (le -05), a été présenté au chap. 20 section "Les avions de combat embarqués (6) Le Jaguar Marine".

Le **Jaguar S** pour Strike est la version d'attaque de la RAF. Les canons DEFA sont remplacés par des canons Aden de même calibre. Le SNA est profondément différent. Il comporte une centrale inertielle, un radioaltimètre, des calculateurs digitaux de navigation et de bombardement, une présentation tête haute, un système de renseignement de carte. Extérieurement un long carénage proche du haut de la dérive loge un système de contre-mesure électromagnétiques, et le nez présente à l'extrême avant une fenêtre oblique pour le télémètre laser. Des rails de lancement sur l'extrados de la voilure permettent, en plus des supports d'armement d'intrados, d'emporter et de lancer des missiles air-air type Sidewinder ou Magic.

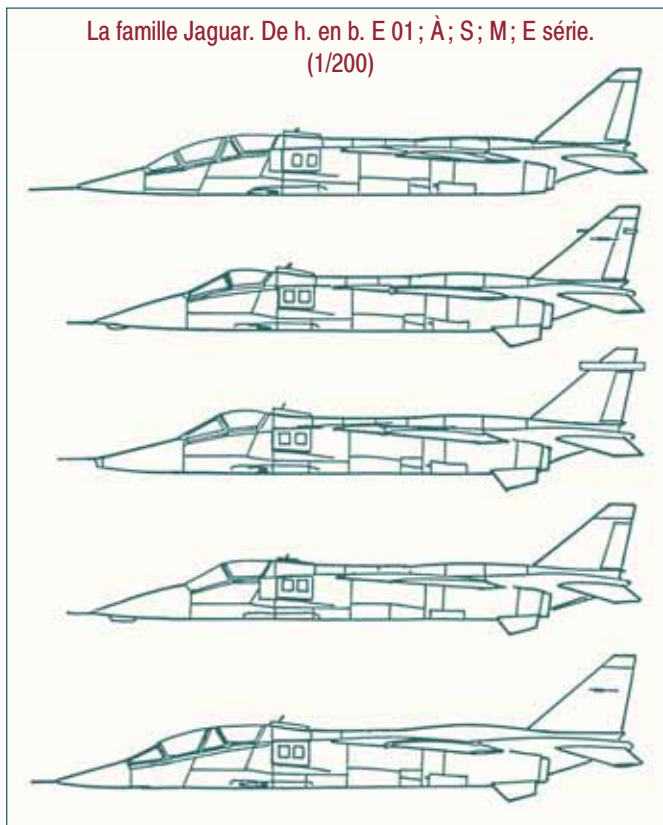
Le **Jaguar B** (alias T Mk2) est la version biplace britannique. Contrairement au E il conserve le SNA du monoplace, dont il ne se distingue que par la suppression d'un des 2 canons et du télémètre laser. Il n'a pas non plus la canne de ravitaillement en vol.

Les prototypes

Huit prototypes ont été réalisés, le premier, le E-01 prenant l'air le 8 septembre 1968 (B. Witt) (détruit accidentellement, le 26/03/70) et le dernier, construit à partir d'une cellule de série, le B-08 le 30 août 1971. Les prototypes étaient équipés de moteurs Adour 101 de poussée un peu plus faible (2275/3250 kgp), et dont la PC n'était pas modulable, moteur également monté sur les premiers exemplaires français. La principale modification apparente entraînée par les essais en vol est l'adjonction de quilles à l'arrière du carénage des moteurs, mais on peut aussi noter l'apparition des cloisons d'extrados sur la voilure, et des modifications aux portes de train.

L'organisation de la production, qui a déjà été appliquée aux prototypes, évitait la duplication de la fabrication des éléments de

La famille Jaguar. De h. en b. E 01 ; À ; S ; M ; E série.
(1/200)



structure, les fuselages avant et central étant tous construits chez Breguet, les voilures, empennage et fuselage arrière chez BAC. En revanche il y avait deux lignes d'assemblage, les exemplaires français sur la chaîne Breguet de Colomiers, les britanniques chez BAC à Warton. Des principes analogues s'appliquaient au moteur, Turboméca en charge du compresseur et des accessoires, Rolls-Royce des chambres et des turbines, l'assemblage étant réalisé à Tarnos pour la France, à Derby pour le Royaume-Uni. À part les SNA les appareils des 2 partenaires avaient un très haut niveau de "commonalité" et le partage des dépenses à 50-50, y compris pour les équipements qu'on ne peut pas détailler ici, a été convenablement respecté. Il y a eu des polémiques quant aux coûts du programme, mais il semble que corrigés de l'inflation, qui était significative, tant le développement que le prix unitaire n'aient que peu dépassé les prévisions.



Rassemblement de prototypes à Warton : de g. à d. le E02, le B08, le S07 et le S06. (MAE)



Cet Alphajet de la Nigerian Air Force est vu ici à Marseille. (DR via J. Delmas)



Version égyptienne MS2 avec télémètre. (P. Cortet)



Une paire d'Alphajet camerounais. Le nez possède la fenêtre laser, mais la gouttière dorsale "africaine" n'est pas de mise. (P. Cortet)