

N°	IMMATRICULATION	PREMIER VOL	DEVENIR
01	F-ZWRO	26/10/73 à Istres par Jean-Marie Saget	Détruit le 14 avril 1982 près d'Istres
02	D-9594 / F-ZWRU	09/01/74 à Oberpfaffenhofen par D. Thomas	Réformé en 1989 et utilisé pour instruction au sol
03	F-ZWRV puis 98+55	06/05/74 à Istres par Dieter Thomas	Prototype version A – Livré ensuite à la Luftwaffe (98+55) – Retiré du service le 25/04/91, préservé à Coblence
04	D-9595 / F-ZWRX	11/10/74 à Oberpfaffenhofen par D. Thomas	Prototype de la version E – détruit le 23 juin 1976 à Mont-de-Marsan au cours du 265 ^e vol

Le second vol qui a lieu dès le mardi suivant est tout aussi satisfaisant. Le 19 novembre suivant, au cours du 13^e vol, le commandant Reix prenait l'avion en main pour le compte du CEV, représentant de l'État. Quelques jours plus tard, le 23 novembre, l'avion qui totalisait 23 heures de vol était présenté officiellement devant les autorités allemandes et françaises réunies sur la base d'Istres en compagnie des industriels des deux pays. Dans son discours, M. Claude B. Vallières signalait que le marché potentiel pour l'Alpha Jet était de 1 500 unités. À la fin du mois de décembre, l'avion totalisait un peu plus de 31 heures de vol accumulées en 27 sorties.

*À l'issue du premier vol, Jean-Marie Saget est félicité par Claudius Dornier et Benno-Claude Vallières, le président d'AMD-BA, sous le regard de Dieter Thomas.
(DR, coll. J. Desmazures)*



Le 01 du côté allemand, vu ici lors d'une séance d'essais spéciaux.



PATRICK EXPERTON

Après une carrière dans l'armée de l'Air qui l'amènera à voler sur F-100 et Mirage III, Patrick Experton rejoint l'USAF Test Pilot School à Edwards en 1973, où il acquiert les bases du métier de pilote d'essais, stage à l'issue duquel il est détaché au CEV d'Istres jusqu'en 1976. De retour dans l'armée de l'Air, il prend le commandement de l'EC 3/30 'Lorraine' sur Mirage F1, avant de quitter définitivement l'uniforme pour entrer chez Dassault en juin 1978 en tant que pilote d'essai, où il prend immédiatement en charge les vols sur Alpha Jet, avec lequel il accumulera les essais et les présentations auprès de très nombreuses délégations étrangères. Il se consacrera ensuite à d'autres programmes, parmi lesquels les Mirage IIING et 50, le Mirage F1, le Mirage 2000, etc., et plus tard les Falcon 900. Avec 8500 heures de vol, dont plus de 2800 en essais, sur plus de 100 types d'avions différents, il était nommé en 1996 adjoint opérationnel à la direction technique internationale de Dassault Aviation, société qu'il quittera en 2003.

1979 : arrivée à Tours

L'année 1979 commence avec une campagne de tirs à Cazaux pour le 03 armé du canon Mauser, laquelle se poursuit jusqu'en mars. À la fin du mois d'avril, le bilan des trois prototypes était le suivant : 801 heures de vol en 573 vols pour le 01, 825 heures en 727 vols pour le 02, et 580 heures en 509 vols pour le 03. Le 5 mai, l'armée de l'Air fêtait l'arrivée officielle de l'Alpha Jet à Tours (voir chapitre 5).

Le 18 mai, le 02 est victime d'un accident au retour d'un vol local avec emport de 6 bombes de 250 livres. Suite à une erreur d'appréciation du carburant de la part du pilote, l'avion tente de se poser moteurs éteints, à Vergières dans la plaine de la Crau, à quelques encablures de la piste, après avoir largué ses charges près de la route qui relie Arles à Fos. Le pilote est sain et sauf, mais les dégâts sont assez importants et nécessitent plusieurs mois de réparations. Ne pouvant pas participer au Salon du Bourget le mois suivant, il est remplacé par le E12 prêté par l'armée de l'Air, qui sera présenté en compagnie du prototype allemand 03 et des deux premiers avions de série A1 et E1. On ne note pas d'autres faits marquants pour cette année 1979, les essais se déroulant conformément au planning établi.

Essais divers de mise au point

S'il est parlant de décrire les principaux essais des prototypes, il serait fastidieux de relater tout le détail des essais de mise au point spéciaux effectués sur les avions eux-mêmes ou sur des composants autres. Outre les grandes campagnes mentionnées, un long travail prolongé parfois au-delà des prototypes, a concerné :

- la qualification des différents emports, armements et réservoirs ; au total, 36 configurations d'armement seront qualifiées ;
- les essais de fatigue sur une cellule complète au CEAT de Toulouse, ou sur des parties à Ottobrunn en Allemagne ;
- les essais de fragilisation verrière menés en collaboration avec Martin Baker ;
- les essais spéciaux en conditions extrêmes, sur piste mouillée (à Brétigny) ou en herbe, etc.

1980 : fin des essais de mise au point

En avril 1980, le 01 entame des essais en vol sur le dos, et cela en vue de l'équipement prochain de la Patrouille de France, qui a la fâcheuse habitude d'adopter des postures en vol peu orthodoxes... Les résultats conduiront à l'adoption sur le moteur de l'accumulateur d'huile permettant le vol dos de manière prolongée, solution envisagée suite à l'accident du E2



Essais sur piste inondée à Brétigny.
(photos Dassault)

Essais de givrage. (photo Dassault)



Essais de largage de charges externes. (photo Dassault)



Alpha Jet A

1/72

(Cyril Defever)

Lance-leurres de queue
Présent sur quelques
Alpha Jet A Portugais

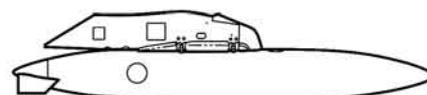


Emports spécifiques :

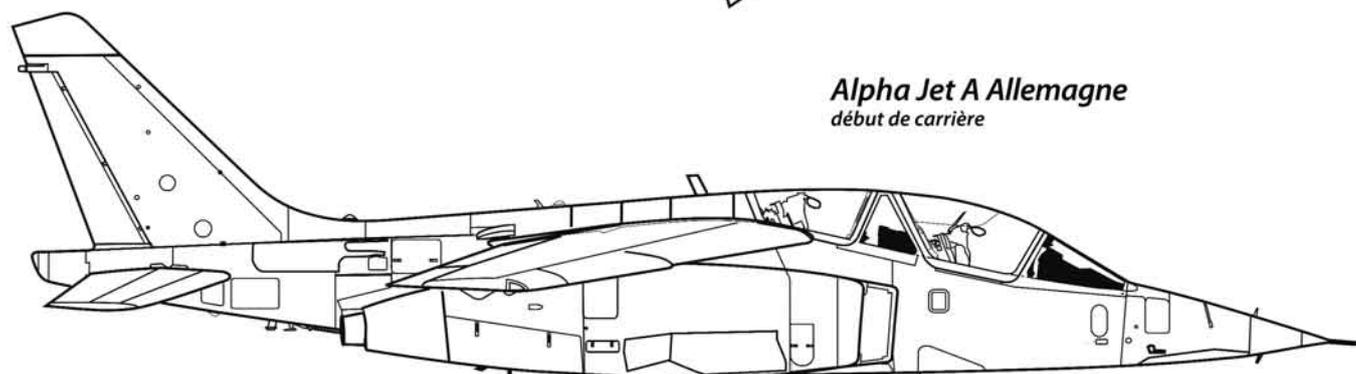
Pylône intérieur de voilure



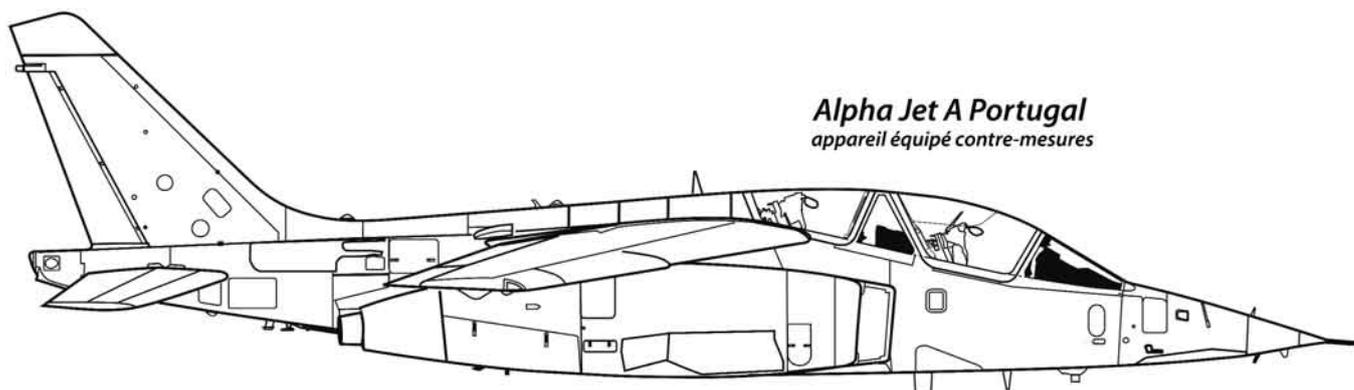
Pylône extérieur de voilure



Réservoir pendulaire



Alpha Jet A Allemagne
début de carrière



Alpha Jet A Portugal
appareil équipé contre-mesures



LE PARCOURS DE L'ÉLÈVE PILOTE À TOURS

Sol	Vol
Militaire/sport Étude de l'Alpha Jet Aéronautique Simulateur (30 heures) Anglais	Pilotage (19 missions): lâcher, voltige (domaine de vol, gestion de l'énergie) Formation (31 missions): rôle de l'équipier, évolutions relatives Navigation (21 missions): - haute altitude (> FL 250, M = 0,7) - basse altitude (500 ft, 420 kts) Vol sans visibilité (5 missions): Vol de nuit (6 missions): vol aux instruments, vol de nuit
5 semaines, 145 heures	28 semaines, 82 missions

LE CURSUS DES PILOTES DE COMBAT

Au début des années 2000, dans un souci de standardisation et avec la création de l'AJeTS avec la Belgique, ce cursus fut adapté. Il est décrit au chapitre 8.

Pilotage de base - Salon-de-Provence - Tucano (140 h)
ou **Cognac - Epsilon (140 h)**
↓
Spécialisation chasse - Tours - Alpha Jet (100 h)
↓
Transition opérationnelle - Cazaux - Alpha Jet (70 h)
↓
Escadron de combat



Deux Alpha Jet de Tours (E113 314-TD & E63 314-TZ) escortent le grand frère, un Rafale C (105 7-HE) venu de Saint-Dizier.



Le E82 314-LW en courte finale à Tours, aérofreins sortis. Il porte sur la dérive l'insigne de l'AJets.

SPA 85 La Folie,
EIV 3-13 'Auvergne'



EIV 3-4 'Limousin'
avec les escadrilles
Aigle et Fennec

Staneval 4-11
Jura avec la
SPA 161 Sphinx
et la cocotte du
7^e Wing belge



Le E110, bien que son code (314-TO) soit du GE 314 où il a été affecté ensuite, porte toujours sa très seyante peinture commémorant les 40 ans du 2/8 à Cazaux (1964-2004).



*Pour les 50 ans de l'École de Chasse, le E107 avait reçu cette peinture commémorative en 2011.
(photo E. Sastourné)*





Le AT-26, démonstrateur Alpha Jet pour l'année 2001.

En septembre 2004 se tenait à Beauvechain l'European Training Air Meet, qui ne rassembla finalement que les Belges et Français. Ce meeting marquait aussi la fin de l'entraînement en Belgique avec le départ vers Cazaux. L'Alpha Jet AT-18 reçut pour l'occasion ce camouflage particulier "tigre low viz". (photo Serge Van Heertum / sbap)





AlphaJet A_JaboG 49_1996 - PROFIL



AlphaJet A_cam expe 1982 - PROFIL



10.7 - Le Cameroun

Dernier pays à se porter acquéreur de l'Alpha Jet, le Cameroun confirme au milieu de l'année 1981 une commande portant sur six avions du type MS2 comportant le système de navigation et d'attaque (SNA) et le télémètre laser logé dans le nez, tous livrables en 1984. À l'instar de ses voisins francophones, le Cameroun ne possédait jusqu'alors aucun avion de chasse ou de bombardement, hormis quelques Fouga Magister reçus de la France en 1973. L'acquisition d'avions plus performants, tel que l'Alpha Jet dans sa version la plus évoluée, fut rendue possible grâce à la manne financière apportée par l'exploitation récente des champs de pétrole au large des côtes camerounaises.

Le premier avion (CA1) effectuait son premier vol à Toulouse en juillet 1983, avant de gagner Istres pour une série d'essais destinés à vérifier le logiciel SNA et la fonction VOR/DME. En octobre, il était de retour à Toulouse pour réception par le CEV. En février et mars 1984, les premiers pilotes camerounais étaient transformés sur Alpha Jet à Tours, en partie sur leurs propres appareils.

En avril, les trois premiers avions (CA2/CA3/CA4) étaient prêts pour être convoyés à Yaoundé par leurs pilotes accompagnés par des moniteurs du GE 314, mais au même moment des troubles éclatèrent dans tout le pays, ce qui eut pour effet de stopper toute livraison. Fin juin, le calme revenu, les pilotes camerounais revinrent à Tours pour une rapide reprise en main, et le 11 juillet le premier convoyage put avoir lieu depuis l'usine de Toulouse, via Meknès, Las Palmas, Dakar, Bouaké, Lomé pour atteindre Yaoundé le 15, avec une équipe de Tours composée des Cdt Zurlinden et Delpech, du Cne Candat, du Lt Maillet, et du Lt/Col Giraud, pilote de la Fatac détaché au Cameroun. Quelques jours plus tard, du 25 au 29 juillet, les Cdt Delpech, Cne Dupré, Lt Rousselle et Lt Guillaume convoyaient les trois derniers avions à Yaoundé. Pour le Cne Dupré et le Lt Maillet, le séjour se prolongera, puisqu'ils sont affectés au détachement (DMAT) 18/691 de Yaoundé chargé du soutien technique aux forces camerounaises, suivis plus tard par le Lt Guillaume qui y restera quatre années.

Les six appareils sont initialement basés sur le terrain militaire jouxtant l'aéroport de Yaoundé, la capitale du pays, où une forte présence de l'armée de l'Air assure la formation, tandis qu'une équipe technique, composée de quatre techniciens de Dassault et d'un de la Snecma, assure l'entretien des six appareils.

Peu de temps après, le 24 août 1984, un appareil (CA6) est perdu lors d'un vol local par deux pilotes camerounais qui trouvent la mort dans l'accident. En attendant les résultats de l'enquête, tous les vols sont suspendus. L'avion n'étant pas mis en cause, les vols peuvent reprendre en septembre, et immédiatement après, il est décidé de transférer trois avions ainsi que l'assistance technique sur la base de Garoua, dans le nord du pays, où une base beaucoup plus moderne avait été construite près du nouvel aéroport interna-

Au centre, le TJ-XBY (CA5) avant son convoyage vers le Cameroun. Cet appareil sera détruit le 15 septembre 1997.

*À droite, le TJ-XBV (CA2) en vol à Garoua en 2005.
(photo P. Schwarz)*



A120 ex-41+20 devenu N120AU

Certification US: 31/07/2007 - Certificat navigabilité: 31/10/2007 - Validité: 31/10/2014.

Propriétaire: Mustang High Flight LLC à Boise, Idaho.

Équipé de Larzac 04-C6. Repeint bleu nuit portant 41 étoile 20 blanc sur le fuselage et une tête de mort jaune sur la dérive.

A165 ex-41+65 devenu N2165

Certification US: 12/04/2007 - Certificat navigabilité: 07/06/2010 - Validité: 30/06/2013.

Propriétaire: H211 LLC à Palo Alto, Californie.

Équipé de LARZAC 04-C6. Peinture ?

La situation du **A121** est inconnue. Enregistré aux USA, il est toujours la propriété d'Abbatore.

A121 ex-41+21 devenu N121AX.

Certification US: 02/12/2010 - Certificat navigabilité: sans - Validité: 31/12/2013.

Propriétaire: Abbatore Inc à Arlington, Washington

Équipé de Larzac 04-C ? Peinture ?



Le 4120 en évolution aux USA. (photo Paul Bowen)

Mark Peterson est depuis quelques années déjà l'heureux propriétaire de l'Alpha Jet N120AU, ex-41+20 de la Luftwaffe. Son avion, basé à Boise dans l'Idaho, est proposé à la location pour des événements, meetings, tournages de films, etc., au sein de la société Mustang High Flight LLC qui possède aussi deux superbes P-51 Mustang. Marc cherchait à acquérir un jet lorsqu'un ami lui a parlé de l'Alpha Jet, qu'il ne connaissait pas du tout. Depuis son acquisition, il ne tarit pas d'éloges sur son nouvel avion, comme il l'explique lui-même: Je suis passionné par tout ce qui vole depuis l'âge de 6 ans lorsque mon père m'avait installé sur le siège de droite d'un Piper Cherokee. En 2007, j'étais à la recherche d'un "Classic Jet Warbird" lorsqu'un ami m'a suggéré de m'intéresser à l'Alpha Jet dont quelques exemplaires venaient

d'être importés aux USA. Après un vol, je suis tombé littéralement amoureux de cet avion et de tout ce qui le concerne. L'Alpha Jet est un appareil magnifiquement dessiné et conçu, qui offre de très bonnes performances avec une sécurité sans failles. La maintenance ne pose aucun problème majeur. Je savoure chaque vol que j'accomplis dans cet avion, en espérant que cela dure longtemps encore.

Mark Peterson dans le 4120 à Reno en 2008.



Air USA Inc est une société sous contrat du gouvernement US, basée à Baldwin Field dans l'Illinois et qui offre des services tant aux agences de défense gouvernementales qu'aux pays étrangers. Alpha Jet USA Inc est une société basée à Arlington dans l'État de Washington et qui propose de la formation sur Alpha Jet. La société H211 LLC aurait pour principaux actionnaires les fondateurs de Google: Larry Page and Sergey Brin.

Lorsqu'elle fut connue, l'acquisition d'un Alpha Jet (ex-A165 Luftwaffe) par la société H211 LLC, du fait de la célébrité de ses actionnaires, donna lieu à un gag sur Internet sous la

forme d'un montage photographique. Une photo circule toujours montrant un Alpha Jet décoré aux célèbres couleurs de Google. En fait il s'agit d'une photo (dont l'original est visible sur la toile) d'un avion de QinetiQ (ex-A155 Luftwaffe) grossièrement retouchée.

Peu d'informations sont disponibles sur les vols de ces avions, mais on peut imaginer que les moyens pour leur mise en œuvre sont conséquents et qu'ils volent dans de bonnes conditions. Sur la plupart, diverses antennes nouvelles montrent que leur avionique a été modernisée.



Le N120AU exposé à Arlington
durant le EAA Fly-in en juillet 2006.
(photo David Lednicer)



FLYING BULLS

Avion	Mise en service (Luftwaffe)	Immatriculation civile	Situation
A 031		D-IADM	statique hangar 7
A 035	18/02/1980	D-ICDM	Vole
A 050		sans	cockpit en statique hangar 7
A 076		D-IDDM	détruit en réception en 2003
A 090		D-IFDM	Vole
A 111	04/06/1981	D-IADM	Vole
A 130	07/09/1981	D-IBDM	Vole
A 132		D-IBDM	statique hangar 7



THE FLYING BULLS



Les Alpha Jet 'RedBull' D-IBDM
et D-IABM.



Des Alpha Jet de Top Aces dans les différentes livrées.

