



DOSSIER PRESENTATION MEETING FLAMANT

MD-311 F-AZER

MD-312 F-AZDR

MD-312 F-AZFE



ALLEZ UN PEU D'HISTOIRE !

Marcel BLOCH ingénieur et entrepreneur français revient de camp de concentration en 1945.

Après cette période douloureuse Marcel Bloch qui a été sauvé in-extremis prend plusieurs décisions.

En 1946, Marcel fait changer son patronyme de BLOCH en DASSAULT, en effet il prend le nom DASSAULT en référence au nom de guerre utilisé par son frère dans la résistance sous l'occupation allemande.

Marcel BLOCH devient Marcel DASSAULT.

La deuxième il va réaliser ce qu'il sait faire mieux que tout, c'est à dire des avions. Le nouveau Marcel DASSAULT récupère quelques amis à lui comme l'ingénieur Henry déplantés et quelques autres.

Il s'installe à BORDEAUX sur l'aérodrome de MERIGNAC et recrée une société.

Il fait construire un hangar le h2 (hangar2) la première chaîne de montage de chez DASSAULT.

Et au lieu de dire on va étudier un avion à réaction, il garde ça pour plus tard en se disant d'abord on va relancer la machine et on va faire un avion relativement modeste au plan technique et un avion qui va nous permettre de remettre le pied à l'étrier.

Marcel Dassault souhaite étudier et construire le prototype d'un appareil capable de remporter le concours d'avion de liaison lancé par l'Etat.

Et voilà c'est fait.

Les MD (Marcel DASSAULT) 311 312 315 FLAMANT sont nés.

Un petit bimoteur de transport d'une dizaine de passager solide, rustique, polyvalent.

Le premier vol du flamant se déroule le 10 février 1947 à MERIGNAC.

Il sera construit à 325 exemplaires, déclinés sous plusieurs versions à la demande de l'état...

Le MD-311 avec le nez vitré pour l'entraînement au bombardement et à la navigation.

Le MD-312 double commande pour les liaisons et l'école de pilotage.

Le MD-315 pour la police coloniale.

Grâce à sa robustesse et sa polyvalence, le Flamant a équipé de nombreuses unités de l'Armée de l'Air et s'acquittera de missions diverses et variées.

Quatre pays étrangers les utilisent dans le cadre de l'aide militaire française : le Cambodge, le Cameroun, Madagascar et la Tunisie.

Il finira sa carrière en 1982.



PRESENTATION DES AVIONS EN VOL

CES AVIONS APPARTIENNENT A L'**A3A** **A**MICALE **A**LENÇONNAISE DES **A**VIONS **A**NCIENS.

BASEE DANS L'ORNE EN BASSE-NORMANDIE.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

CES AVIONS SONT EQUIPES DE 2 MOTEURS SNECMA 12S DE 600 CV

ILS FONT

20 METRES D'ENVERGURE

4.5 METRES DE HAUT

12.5 METRES DE LONG

POUR UNE MASSE A VIDE DE 5.7 TONNES ET EN CHARGE DE 6.4 TONNES

LEURS VITESSES DE CROISIERE ET DE 310 KM/H POUR UNE CONSOMATION DE 300 L/H

ILS SONT COMPOSES DE 3 MEMBRES D'EQUIPAGE



LEADER

DASSAULT MD-312 F-AZFE

Piloté par Alan Grégoire



Il est le dernier Flamant arrivé dans la flotte Alençonnaise en septembre 2013. Cet appareil était auparavant basé à l'Aéroclub du Bassin Minier de Montceaux les Mines. Suite à une panne moteur, l'avion a été arrêté de vol pendant 6 ans puis stocké dans un hangar de l'association. Contacté par le club local, notre équipe s'est rendue sur place pour établir un premier bilan. Après un changement moteur et de son hélice celui-ci a été rapatrié sur Alençon pour subir une grande visite technique avant de le présenter en meeting.



AILLIER 1

DASSAULT MD-311 F-AZER

Piloté par Alain Odolant



Après avoir effectué son 1er vol en avril 1953, il a été basé successivement à AVORD (Cher), TOULOUSE et CHATEAUDUN. En 1956, il franchit la Méditerranée pour rejoindre le Groupement d'Outre-Mer n°86 à BLIDA en Algérie. En 1978 il est reconditionné pour être équipé des derniers progrès de la technologie à CLERMONT FERRAND. Après 5604 heures de vol il termine sa carrière à CHATEAUDUN. Destiné au Musée de DORTMUND, il est cédé in extremis à l'Amicale Alençonnaise des Avions Anciens. Il est actuellement peint pour ressembler à un bombardier de la seconde guerre mondiale car Il a servi au tournage du film la promesse de l'aube qui sortira bientôt dans les salles.



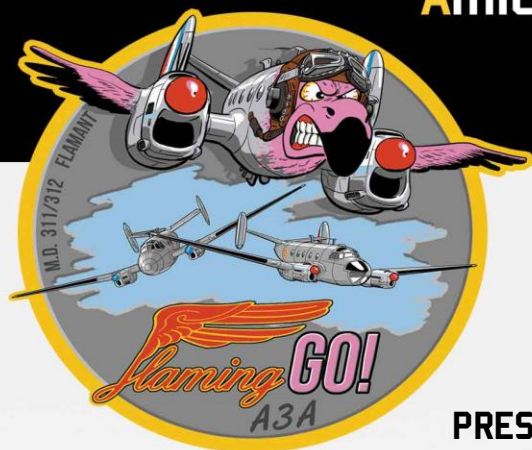
AILLIER2

DASSAULT MD-312 F-AZDR

Piloté par Stéphane Odolant



Le n°160 a suivi un parcours différent avec séjour de 1960 à 1964 au Groupement Aérien Mixte d'outre-mer à POINTE NOIRE, au CONGO. Il subit deux remises à niveau technique en 1959 et en 1975. Basé en 1966 et en 1977 au Centre d'Expérience Aériennes Militaires de MONT DE MARSAN, il est réformé à CHATEAUDUN en 1984 après 9133 heures de vol et rejoint l'Association Alençonnaise.



PRESENTATION DE L'AMICALE A3A

Il y a 72 ans, la France sortait victorieuse mais exsangue de la seconde Guerre Mondiale. Dans le pays, tout n'était plus que ruine et désolation. Pourtant, très vite, il allait renaître. Dans le Nord, les mineurs gagnèrent « la guerre du charbon » en travaillant comme des forçats pour redonner de l'énergie à nos industries. Dès 1947, avec la 2 CV chez Citroën et la 4 CV de Renault, les premières voitures populaires françaises étaient présentées au grand public.

Ce fut également cette année-là que la société Dassault lançait en série le premier avion 100 % français d'après le conflit, le Flamant. Il fut décliné en 3 versions, le MD 311, MD 312 et MD 315. Ce bimoteur, construit jusqu'en 1955 à plus de 350 exemplaires, allait être la bête de somme de notre Armée de l'Air renaissante et servit dans ses rangs jusqu'au début des années 80.

Tour à tour avion école, avion de transport rapide, mais aussi avion d'observation et même d'attaque au sol, le Flamant ne démérita pas. Il fut aussi, sans nul doute, l'ancêtre des Mystère 10 /20 /50 et autres Falcon que nous voyons toujours dans les ciels du monde.

Au début des années 80, un jeune pilote ornais voyant les Flamant disparaître ne put se résigner à cet état de fait et mis toute son énergie à sauver d'une destruction programmée plusieurs de ces beaux oiseaux, mieux même, entouré d'une bande de copains tout aussi passionnée que lui, Alain Odolant, c'est le nom de notre homme, refit voler un, puis deux, puis trois et bientôt 4 bimoteurs. L'un d'entre eux, en 2005 est même allé en vol aux USA pour représenter la France dans le plus gros meeting aérien du monde.

Dans les hangars de l'association, l'A3A ou amicale alençonnaise des avions anciens, 3 autres machines attendent leur restauration. Si Alain a pris quelques rides, le temps passe, hélas pour tout le monde, sauf pour les Flamant qui retrouvent une jeunesse entre les mains expertes de la Bande à Odolant. La continuité est lancée puisque son fils Stéphane, pilote lui aussi, est passionné également par le bimoteur de chez Dassault. Il est là pour reprendre le flambeau mais dans quelques années car Alain Odolant garde encore bon pied bon œil sur ses volatiles qui, s'ils ne sont pas roses, n'en perdent pas pour autant leur élégance.

Aujourd'hui, 3 des Flamant que l'A3A présente en vol sont pilotés par des équipages de grande expérience dont le total dépasse les 30 000 heures de vol.



SI VOUS SOUHAITEZ SOUTENIR NOS ACTIONS

RENDEZ-VOUS SUR NOTRE SITE WEB

WWW.A3A.ORG

OU

SUR LE SITE DE LA FONDATION DU PATRIMOINE

WWW.FONDATION-PATRIMOINE.ORG

MOT CLEF : DASSAULT