

Numéro 101 du 01/07/1954

Mémoires d'Adolf Galland
Les leçons de Dien Bien Phu
Les erreurs de pilotage (J. Lecarme)
Le GC 1/1 Corse
Meetings de l'entre deux guerre
La kermesse de Toussus-le-Noble
Le SE Aquilon
Air-Tourist

Numéro 102 du 15/07/1954

Mémoires d'Adolf Galland
J'ai piloté le Caproni F.5
De France en Angleterre le Hurel Dubois 31
50 ans d'aviation à Coventry
Paris-Biarritz : première course véliplane par étapes
Le Piel CP-30 Emeraude
Vickers Viscount d'Air France
Championnats du monde de vol à voile à Camp Hill

Numéro 103 du 01/08/1954

Mémoires d'Adolf Galland
J'ai piloté le Miles Aries
Ecole complète du vol à voile : Saint-Auban
L'Aéronautique navale au Tonkin
Le Marcel Brochet MB-100
L'Aéro-club Paul-Tissandier

Numéro 104 du 15/08/1954

Mémoires d'Adolf Galland
Le meeting de Nice en 1922
L'invitation polonaise (festival international de vol à voile)
Championnat du monde de vol à voile (Gérard Pierre champion du monde 1954)
Les avions d'entraînement de l'OTAN à Villacoublay
Le De Havilland Canada DHC-3 Otter

Numéro 105 du 01/09/1954

Mémoires d'Adolf Galland
Les meetings de Vincennes
Classiques ou laminaires
Saint-Yan : victoire éclatante des soviétiques (championnats du monde de parachutisme)
Le Breguet 901
L'Aéro-club Jean Réginensi

Numéro 106 du 15/09/1954

Mémoires d'Adolf Galland
Le turbopropulseur Napier Eland
Le Tour de France aérien 1954
L'Avro Canada CF-100
L'Aéro-club Jean Maridor

Numéro 107 du 01/10/1954

Mémoires d'Adolf Galland
Farnborough 1954

Numéro 108 du 15/10/1954

Mémoires d'Adolf Galland
Farnborough 1954
Le colonel Cressaty
Opération Shooting Star (exercice aérien)
Le porte-avions « Ville de Paris »
Le Pasotti Airone F.6

Numéro 109 du 01/11/1954

Mémoires d'Adolf Galland
J'ai essayé le Pasotti F.6 Airone
Les décrochages (J. Lecarme)
Bombardiers soviétiques
Paulette Weber
3 jours à bord de l'Arromanches en Indochine
Les Casa 201 Alcotan et 202 Halcon

Numéro 110 du 15/11/1954

Mémoires d'Adolf Galland
Les décrochages (J. Lecarme)
Folland Midge
Louis Massotte
Chalon-sur-Saône, la « sainte alliance » des paras
Le Cessna L-19 Bird Dog
L'Aéro-club de Fénériver à Madagascar

Numéro 111 du 01/12/1954

Mémoires d'Adolf Galland
La France et l'arme atomique
Les décrochages (J. Lecarme)
Saint-Yan : ses moniteurs
Première victoire aérienne (Joseph Frantz)
A Tours avec la première escadre française de chasse de nuit (Gloster Meteor NF.11)
Le Druine D-60 Condor
Jean Poullin

Numéro 112 du 15/12/1954

Mémoires d'Adolf Galland
Le Leduc 021
Les décrochages (J. Lecarme)
Roger Adam

Numéro 113 du 30/12/1954

Mémoires d'Adolf Galland
La France peut-elle posséder l'arme atomique
Le premier bombardement de Berlin
Saint-Yan : ses moniteurs
La grande misère de l'aviation légère
Le SIPA 300
André Leducq

Numéro 114 du 06/01/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Regards sur les prototypes français
J'ai piloté le Fiat G.212
Saint-Yan : ses moniteurs
La mort du héros (Bertrand Dauvin)
L'Auster AOP-9

Numéro 115 du 13/01/1955

Mémoires d'Adolf Galland
L'opération Foudre de Jupiter
Nîmes : Aéro-club en plein essor
Le Lockheed XFV-1
Le Nord 3200
Le Coléoptère

Numéro 116 du 20/01/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Saint-Yan : sa vie
Où en sont les équipements dans l'industrie aéronautique
Avec les mousquetaires de Carpentras
Les Meteor FL.53 et 54
Regards sur les prototypes français

Numéro 117 du 27/01/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Saint-Yan : sa méthode
Maurice Colliex
J'avais décrit à Dauvin sa mort (Joseph Thoret)
Perpignan ou la leçon du vol à voile abandonné
Le Short SA.4 Sperrin

Numéro 118 du 03/02/1955

Mémoires d'Adolf Galland
J'ai piloté le Druine D-60 Condor
Le turboréacteur Viper (Armstrong Siddeley)
L'Aéro-club du Dauphiné
Le SE 210 Caravelle
L'Hélicoptère-club de France

Numéro 119 du 10/02/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Le turboréacteur Viper (Armstrong Siddeley)
Henri Potez
Le Creux de la Thine, hostellerie aérienne trois étoiles
Le SE 210 Caravelle
Le SALS-Algérie

Numéro 120 du 17/02/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Un nouvel équipement de sauvetage par hélicoptère
L'œuvre de Ferdinand Ferber
Guillaume Busson
Rouen, la leçon des moniteurs bénévoles
Le SE 210 Caravelle

Numéro 121 du 24/02/1955

Mémoires d'Adolf Galland
L'œuvre de Ferdinand Ferber
Constantin Rozanoff
SOS Alger : pas de terrain
Le SE 210 Caravelle

Numéro 122 du 03/03/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Evolution de l'armement des avions
Quand le Mistral fait du ski sur l'herbe
La résurrection d'un club
Le SE 210 Caravelle

Numéro 123 du 10/03/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Evolution des armes de bord à partir de 1939
Ce que peut apporter la télévision au radar : démonstration du « départ hertzien »
J'ai piloté le Fiat G.82
L'Hindustan HT-2
Yves Gardan

Numéro 124 du 17/03/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Evolution des armes de bord à partir de 1939
Un radar d'un nouveau type pour l'aérodrome de Londres
L'aviation japonaise renaît
Le Beech 50 Twin Bonanza
Roger Druine

Numéro 125 du 24/03/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Evolution des armes de bord à partir de 1939
Marie Marvingt
ArkRoyal, le plus récent porte-avions de la Royal Navy
Vittel-Cocagne ou le brevet gratuit
L'hélicoptère SE 3130 Alouette II

Numéro 126 du 31/03/1955

Mémoires d'Adolf Galland
Sanchez Besa
Evolution des armes de bord à partir de 1939
Le Douglas A4D Skyhawk

Numéro 127 du 07/04/1955

Mémoires d'Adolf Galland
J'ai piloté le Starck AS-57
Interview du colonel Stapp
Le Grognard crache le feu
L'Aéro-club de Touggourt
Le Holleville Bambi

Numéro 128 du 14/04/1955

Mémoires de Mike Lithgow
L' Aéro-club du Rhône et du Sud-Est
Alger aura un aéroport de classe mondiale
L'œuvre du colonel Renard
Le Payen Pa-49 Katy
Les expériences de l' Armée de l' Air de 1950 à 1954

Numéro 129 du 21/04/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Nancy : le bon sens appliqué aux problèmes civils et militaires
J'ai été le premier passager aérien mondial (Robert Caudrilliers)
France-Hydro en Afrique noire
Le Scheibe Mu-13^E
Idées nouvelles, matériels nouveaux
La voltige aura son écriture

Numéro 130 du 28/04/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Ancien chasseur du « Casino Mauresque », Georges Ballini est devenu bourlingueur du ciel
Albert Maillard, pilote de ligne, tient un club à bout de bras
J'ai piloté le quadrimoteur SM.95
Des origines de la presse aéronautique
Le Hunting Percival P-84 Jet Provost
Chronique de l' Aéronavale
Idées nouvelles, matériels nouveaux

Numéro 131 du 05/05/1955

Mémoires de Mike Lithgow
A Biscarrosse, avec les médecins paras
Objectivité dans l'actualité (Henry Potez)
Grenoble : exploits en série sur les Alpes
Le planeur SZD-8 Jaskolka
L' amiral Lacaze

Numéro 132 du 12/05/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Biscarrosse : connaissance de l'homme
Louis Breguet
La conquête vélivole du Mont-Blanc
A Mulhouse, en Alsace au printemps
Le Partenavia P-52 Tigrotto
Voix dans le désert

Numéro 133 du 19/05/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Biscarrosse, l'œuvre de René Chancerel et de Michel Prik
Grandseigne
Lille – Roubaix – Tourcoing
Le Morane Saulnier MS-790 Paris

Numéro 134 du 26/05/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Les paras-clubs démarrent
Les moteurs français
La belle aventure de Colette Duval
Le Lockheed L-1649-A
Votre aviation civile est la première du monde

Numéro 135 du 02/06/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Quelques impressions sur le Fouga Magister
Les groupes motopropulseurs
Le meeting de Lille
Première inter-régionale parachutiste
Le Piper PA-23 Apache
Le vol à voile en AEF

Numéro 136 du 09/06/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Visite à la SNCASE
Le cinquième meeting international d'Ypenbourg
3^e Escadre de chasse
Le Partenavia P-55 Tornado
Chronique de l'Aéronavale

Numéro 137 du 16/06/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Ce qu'on peut voir au 21^e Salon de l'Aéronautique (Le Bourget)
Aux commandes de la Caravelle
Le NU-200 Sikumbang
Le meeting international de Rouen

Numéro 138 du 23/06/1955

Mémoires de Mike Lithgow
77 avions de tourisme ont bouclé le rallye de Paris
Les compétitions italiennes
Autour des stands (Le Bourget)
La succession de l'Avenger est ouverte
Georges Abrial, pionnier du vol à voile

Numéro 139 du 30/06/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Les compétitions italiennes
La fête aérienne du Bourget
Le Central-Lamson L-101 « Air Tractor »
L'Armée de l'Air et l'Afrique du Nord
Raymond Jarlaud et son oeuvre

Numéro 140 du 07/07/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Le dirigeable Lebaudy
Au jeu atomique, l'état-major joue « Carte blanche »
Les compétitions italiennes
Autour des stands (Le Bourget)
Quelques anciens de l'Aéronavale
L'oeuvre de Raymond Jarlaud

Numéro 141 du 14/07/1955

Mémoires de Mike Lithgow
L'hélicoptère, providence de l'aviation
Le sauvetage de l'oiseau blessé
Baptême de nuit à Salon-de-Provence
L'hélicoptère Hiller UH-12 B
L'exercice « Medairex »
Au Mans, le meeting national a été une réussite complète

Numéro 142 du 21/07/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Les moteurs américains à pistons
Les championnats de France de vol à voile
Le vainqueur des championnats internationaux de France, le planeur HKS-1
L'Armée de l'Air et l'Afrique du Nord
Evolution « constructive » : méthode de création de l'équipe Jarlaud – Cartier

Numéro 143 du 28/07/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Tushino 1955
La suprématie française menacée
Le jubilé de Farnborough
Le Beech Super 18
Nos Aquilon ont apponté
Le développement de notre réseau aérien
Les grandes tâches du vol à voile

Numéro 144 du 04/08/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Les nouveaux avions soviétiques
Les moteurs à pistons
Le festival de Venise
Les avions Auster J/5 Autocar
Après les championnats de France de vol à voile : réflexions
Le RSA a déjà son histoire

Numéro 145 du 11/08/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Igor Bensen présente son scooter du ciel
Acrobatie sur avions à réaction
Le Blériot XI
46 ans après, renouvelant l'exploit de Louis Blériot, Jean Salis traverse la Manche sur un Blériot XI
L'hélicoptère Aerotecnica AC-13
L'Armée de l'Air et l'Afrique du Nord

Numéro 146 du 18/08/1955

Mémoires de Mike Lithgow
J'ai piloté le Vietri F-8 Falco
Avec les « pilotes du dimanche » de l'Armée de l'Air : Bourget Airport, ici Delta Papa
Le Cessna 310
Le porte-avions dans l'ère atomique

Numéro 147 du 25/08/1955

Mémoires de Mike Lithgow
L'Avioranda AT-21, engin téléguidé hollandais, fait appel à un pulsoréacteur français
Chez Republic, la production des avions devient un problème de stratégie en chambre
Le championnat de France de parachutisme
Le Short SB.6 Seamew
Le porte-avions dans l'ère atomique
Qualité de pilotage d'abord, nous dit Albert Maillard

Numéro 148 du 01/09/1955

Mémoires de Mike Lithgow
Reconnaissance globale par avion-kangourou
J'ai piloté le Zlin-126 Trener
Le record d'Odette Rousseau
Le Custer Channel Wing CCW-5
L'Armée de l'Air et l'Afrique du Nord

Numéro 149 du 08/09/1955

La vie d'Odette Rousseau
L'œuvre d'Etienne Oemichen
Marcel Doret, premier pilote de France
Le Dornier Do-25

Numéro 150 du 15/09/1955

Farnborough 1955
L'Armée de l'Air devant le parlement
La succession du DC-3 : l'outsider Convair Metropolitan
Le rassemblement de Pau vu des coulisses

Numéro 151 du 22/09/1955

Les championnats du monde de vol libre de la FAWI
Les hommes du vol à voile allemand
Le meeting national de Tours
Farnborough 1955
Le Scottish Aviation Prestwick Twin Pioneer
Un nouveau progrès dans l'appontage
Sur les lignes de l'Union française au cours du premier semestre 1955
Les moteurs Lutetia

Numéro 152 du 29/09/1955

Le médecin volant australien
Considérations techniques sur Farnborough
Challes-les-Eaux : un travail
Le Handley Page Reading HPR-3 Herald
L'Armée de l'Air devant le parlement
Les petites compagnies aériennes sont-elles condamnées ?
Les souffleries Airco et l'enseignement aéronautique

Numéro 153 du 06/10/1955

Strategic Air Command
Londres se souvient
Considérations techniques sur Farnborough
L'Ile-de-France prend sa revanche
Le planeur SIAI-Marchetti 3V-1 Eolo
La lutte aérienne anti-sous-marine
Transport à bon marché
Bravo pour l'aviation légère algérienne

Numéro 154 du 13/10/1955

Coventry 1955 : triomphe de la voltige française
Challes-les-Eaux : les cirques
Le code NATO des avions russes
Ejection : altitude zéro
La règle des surfaces
L'Armée de l'Air devant le parlement
Vues britanniques sur la concentration dans l'aviation
Les souffleries Airco et l'enseignement aéronautique

Numéro 155 du 20/10/1955

Au 6^e criterium d'Europe de Bruxelles
Challes-les-Eaux : visages
En souvenir de ceux du Laté
Veille de nuit sur l'Angleterre : Squadron 264
Le Lockheed C-130 A Hercules
La lutte aérienne anti-sous-marine
L'organisation des transports aériens français est un fait accompli

Numéro 156 du 27/10/1955

Pourquoi les avions américains sont-ils mieux côtés ?
Le Salon aéronautique de Philadelphie
Les immatriculations des aéronefs français
L'aviation de montagne
Le Farman Monitor
La lutte aérienne anti-sous-marine
Air France doit faire face à l'évolution du transport aérien mondial

Numéro 157 du 03/11/1955

Cinquante ans après les frères Wright : le Bell X-1 A
La poste aérienne a cent ans !
Le North American F-100 Super Sabre
De l'expérience à la culture

Numéro 158 du 10/11/1955

108 jours pour faire une piste
La lutte contre le bruit, problème de l'aviation civile
Images et nouvelles d'URSS
Sauts de nuit
Le générateur de gaz Napier Oryx
La lutte aérienne anti-sous-marine
Le remplacement du DC-3 vu par un utilisateur
Les voilures tournantes légères

Numéro 159 du 17/11/1955

L'aviation militaire en Suède
« Polichinelle » veille sur les Etats-Unis
Reims : une première escadre atomique française
Le Jodel D-120
Chronique de l'Aéronavale
Le moteur Chabay

Numéro 160 du 24/11/1955

Que vous soyez perceuteur ou pilote de Thunderstreak
J'ai piloté la dernière version du NC-856-N
Premier avion turbo-propulsé du monde : le Coanda 1910
Renaissance de l'aviation allemande
Richesse trop longtemps oubliée, le musée de l'Air sortira-t-il de sa gloire de poussière ?
Un nouveau quadriplace américain : le Mooney M-20
Les entreprises de transport aérien doivent être encouragées
L'enseignement du SFASA peut être représenté par une pyramide

Numéro 161 du 01/12/1955

Grèves à Orly
Meetings nationaux
Cocktail AJPA
Sur les ailes des aigles
Les turbo-machines
La lutte aérienne anti-sous-marine
La conférence européenne de Strasbourg
Les motoplaneurs

Numéro 162 du 08/12/1955

Le Roussillon reçoit
Sur les ailes des aigles
Les turbo-machines
La plateforme volante Hiller
Contribution à l'organisation de la défense française
L'infrastructure de notre aviation civile
Les motoplaneurs

Numéro 163 du 15/12/1955

Histoire de l'aviation soviétique
Le Gerfaut Nord 1402 B
Adieu mon beau G-3

Numéro 164 du 22/12/1955

L'œuvre de A.N. Toupolev
Sous le plus grand chapiteau du monde
L'Armée de l'Air au service de l'aviation civile
Edmond Blanc, un grand honnête homme
Aviation du monde
Hispano-Aviacion HA-200 R-1 Saeta
La lutte aérienne anti-sous-marine
Les compagnies privées britanniques réclament une meilleure part

Numéro 165 du 29/12/1955

L'œuvre de A.N. Toupolev
Les établissements R. Courtine
Il y a 45 ans, Van den Born effectuait le premier vol au dessus de l'Indochine
Sous le plus grand chapiteau du monde
Un écart de vitesses de plus 5. Helio H-391 B Courier
Contribution à l'organisation de la défense nationale
Air France : New-Look 1962
L'Ecole de l'Air a construit son Turbulent

Numéro 166 du 05/01/1956

L'œuvre de A.N. Toupolev
J'ai piloté le Morane Saulnier MS-760 Paris
Souvenirs sur Louis Clément
Le Musée de l'Air, ses origines, son histoire
L'hélicoptère Piasecki H-21 Work Horse
Bilan de fin d'année
Du développement du réseau aérien

Numéro 167 du 12/01/1956

L'œuvre de A.N. Toupolev
L'équipe Bobet – Jodel entre dans la course
Quant la « petite reine » recevait des ailes
Après la mort d'Eugène Renaux
Le Musée de l'Air, ses origines, son histoire
Les turbo-machines
Bilan de fin d'année
La grève de la navigation n'a rien réglé
Paris-Douala en Auster ? Une promenade

Numéro 168 du 19/01/1956

L'œuvre de A.N. Toupolev
Evasion au Tchad
« Siki » saute plus vite que le son
Le miroir aux alouettes, dernier cri de l'appontage
Le premier hélicoptère à pales encastrées, le Doman LZ-5
L'Armée de l'Air au début de 1956
Le transport aérien européen tel que le voient les américains
L'Aéro-club du Finistère a créé une compagnie aérienne

Numéro 169 du 26/01/1956

L'œuvre de A.N. Toupolev
L'évolution de l'appontage
Le Caproni CA-60 Capronissimo
Souvenirs de Maryse Hilsz
Ce bon vieux 1961
Le Grumman S2F-1 « Sentinel »
Air Austria espère ressusciter le transport aérien autrichien
L'Armée de l'Air pleure « la Chèvre »
BESA et CAPP

Numéro 170 du 02/02/1956

L'œuvre de A.N. Tupolev
Les instruments de bord
Une station de détection canadienne est créée dans une région désolée
Villaroche : centre d'essais modèle et berceau de l'Atar
De la « Stratofortress » à la citadelle du silence : le silencieux Boeing
Le personnel de l'Armée de l'Air
De l'autre côté du rideau de fer
Roanne, un club où l'on vit en famille

Numéro 171 du 09/02/1956

L'œuvre de A.N. Tupolev
Les instruments de bord
Le commandant Georges Poreaux
Le Somers Kendall SK-1
L'hélicoptère, plateau de télévision
Les engins français
Les premiers hélicoptères à pales servo-controlées, Kaman HTK-1 et HOK-1
Le personnel de l'Armée de l'Air
La réorganisation de notre aviation
Michel Berlin revient de Madagascar

Numéro 172 du 16/02/1956

L'œuvre de A.N. Tupolev
Les instruments de bord
Un gentilhomme : le général Piccio
Un authentique pionnier : Samuel Pierpont Langley
Une machine agricole pour la Nouvelle-Zélande : l'Auster B-8 Agricola
Un sauvetage miraculeux
Débouchés pour les jeunes
La formation des instructeurs de l'éducation nationale

Numéro 173 du 23/02/1956

L'œuvre de A.N. Tupolev
Les instruments de bord
Connaissez-vous l' « Hélicoil » ?
Vichy-Charmeil
Le kangourou volant
La solution espagnole au remplacement du DC-3 : le Casa 207 Azor
Controverses doctrinales
Air France parée pour l'ère des avions à réaction
Guy de Lasageas a parcouru l'AEF

Numéro 174 du 01/03/1956

L'œuvre de A.N. Tupolev
Les instruments de bord : les compas
Mistinguett et l'aviation
Les coulisses d'Air France
Le seul convertible ayant vraiment volé : le Transcendental 1-G
Gaston Kerlan
Les commandes de matériel
Sam Chasac a rapporté des instantanés d'AEF

Numéro 175 du 08/03/1956

L'œuvre de A.N. Tupolev
Les instruments de bord
Brackpapa
Les coulisses d'Air France
Du travail d'amateur à l'échelle américaine : la « Stits Family »
Controverses doctrinales
1955 a marqué une nouvelle étape dans l'assainissement de l'exploitation de la BEA
La formation des instructeurs de club

Numéro 176 du 15/03/1956

L'œuvre de A.N. Tupolev
Les instruments de bord
Le bruit : problème n°1
Le commandant Destrem
Les coulisses d'Air France
Le concurrent direct de l'Auster Agricola : l'Edgar Percival P-9
La croisière du Privateer
L'ère des « jets » (1960) se prépare en 1956
Impressions de « lâcher »

Numéro 177 du 22/03/1956

L'œuvre de A.N. Tupolev
Trois « casse-pipe » : survol de Bordeaux Paris
Les instruments de bord
Mondes et techniques
Le Taylorcraft 20-GA, un avion agricole obtenu à bon compte
Controverses doctrinales
En six ans, l'UAT a affirmé sa position
Moyens SFASA pour les deux premiers stades de l'enseignement

Numéro 178 du 29/03/1956

Développement des chasseurs à réaction
Je suis allé à Londres par le Coach-Air Service
Mondes et techniques
L'hélicoptère individuel de Lackner « Aerocycle »
La mesure d'incidence, complément du miroir d'appontage
A l'ère des jets, le suréquipement n'apparaît pas comme nécessaire
Biancotto aux commandes du Monitor III

Numéro 179 du 05/04/1956

Le Fouga CM-170 Magister
Le développement des chasseurs à réaction
Le Tupolev Tu-104

Numéro 180 du 12/04/1956

Le biréacteur civil Tu-104
Trois « casse-pipe » : survol du Tour de France
Maintenant on peut voler
Mondes et techniques
Les réalisations successives de Bruno Nagler
Controverses doctrinales
L'Aeroflot prendra-t-elle place parmi les grands transporteurs aériens

Numéro 181 du 19/04/1956

Vie et œuvre de F.A. Tsander
Triple festivité NATO sous un ciel de neige
Vous passez votre brevet second degré
L'Himalaya domestiqué
Le quadriplace espagnol AISA AVD-12
La mesure d'incidence, complément du miroir d'appontage
Le développement prometteur de la TWA
Edouard Deckert

Numéro 182 du 26/04/1956

Un précurseur : K.E. Tsiolkovskii
Le Starfighter, l'avion le plus rapide du moment
Les aides radio-électriques à la navigation : le Loran
Les Sabre de la RAAF
L'hélicoptère aux cinq astuces : le Brantly B-2
Le cinquième anniversaire de Centre-Europe
Pilotes corréziens

Numéro 183 du 03/05/1956

Un précurseur : K.E. Tsiolkovskii
Le Loran
Des oiseaux s'entre-tuent pour laisser le ciel libre
Les grandes années : 1909
Un appareil à utilisations multiples : l'Avia L-60 Agricolta
Un champ d'action pour les pionniers
Les cadets hollandais sont venus à Paris

Numéro 184 du 10/05/1956

Du dirigeable de Treteskiï à l'aile volante de Iouriev
Navigation Decca
Trois casse-pipe : les championnats du monde cyclistes à Reims
Le DH-110, bon pour le service
Les forces aériennes arabes
Tel moteur, tel convertible : le Jacobs 104
Les tâches de l'armée de l'Air en Afrique du Nord
La sécurité de notre ciel doit être assurée
L'enseignement en vol : le début

Numéro 185 du 17/05/1956

Vie et œuvre de N.N. Polikarpov
La grande foire de Milan
Les forces aériennes arabes
Le renouveau du dirigeable
Le Decca
A Chalon, match nul aéro-parachutiste
Vers une réduction massive des tarifs sur l'Atlantique Nord
La préparation militaire « Air » au SFASA

Numéro 186 du 24/05/1956

L'œuvre de N.N. Polikarpov
Visite à la firme Stampe-Renard
Un précurseur de l'aile volante : Traian Vuia
Le plus récent hélicoptère américain : l'Omega SB-12
J'ai vengé Thoret
L'organisation de la circulation aérienne
Double exploit français

Numéro 187 du 31/05/1956

L'œuvre de N.N. Polikarpov
Paris-Londres par le rail, l'air et la route
Le N-113 fait ses preuves
Léo Valentia : « je serai conscient jusqu'à la dernière seconde »
A Colomb-Béchar, centre d'essais secret, j'ai assisté au départs des engins spéciaux français
Les aides radio-électriques à la navigation : le Consol
Les adieux du général Cook
Le retour des Grumman Goose
Naissance d'un réseau breton

Numéro 188 du 07/06/1956

L'œuvre de N.N. Polikarpov
Léon Mollon
Le meeting aérien de Zurich
Un nouveau quadriplace français à aile haute : le Brochet MB-110
L'arme absolue
10 années d'activité des compagnies aériennes privées françaises
Robert Grandseigne

Numéro 189 du 14/06/1956

L'œuvre de N.N. Polikarpov
Evolution des brevets de pilote
Cologne 1956, premier grand meeting allemand
6 juin 1944 : j'étais aux premières loges
Le Consol
La galerie des monstres : le Heinkel He-111 Z
25 ans d'aviation
A avion gonflable, pilote gonflé
Brevet privé avion, planeur et parachute

Numéro 190 du 21/06/1956

L'œuvre de N.N. Polikarpov
Missions aériennes en Afrique du Nord : avec ceux des Noratlas
Gérard Pierre, champion du monde 1954, nous parle des championnats du monde 1956
La création des planeurs : du Breguet 900 au Breguet 904
La nouvelle base américaine de Chambley
L'aviation d'affaires en France
Notthehem : voltige et sécurité

Numéro 191 du 28/06/1956

Ces pilotes s'affrontent à Saint-Yan
Première chance française en biplaces de performance : le Breguet Br-904 Nymphale
Le constructeur de planeurs A.I.Petsukh
Les « bananes volantes » en Afrique
A tibias rompus
Autocritique de l'Aeroflot

Numéro 192 du 05/07/1956

Le ciel de France est bien gardé : la DAT
Les révélations de Tuchino
Louis Notteghem : voltige et sécurité

Numéro 193 du 12/07/1956

A Strasbourg, le plus grand meeting national 1956
Echos et images de Tuchino
Le premier meeting international italien : Manifestazione Aerea Fiumicino
Anvers-Deurne : la quatrième Coupe du Roi des belges
Missions aériennes en AFN : avec ceux de la chasse
La radiogoniométrie
L'exposition de la DAT aux Invalides
L'escadrille 5S en Afrique du Nord
Lucien Bossoutrot

Numéro 194 du 19/07/1956

L'œuvre de Polikarpov
L'avenir de la météorologie
Images de Reims, base OTAN
Une époque dans l'histoire de l'aérodynamisme : les travaux d'Albert Toussaint
Missions en AFN : les hélicoptères au combat
Le radio-compass
Actualités algériennes
La dixième assemblée de l'OACI
Guy Bart

Numéro 195 du 26/07/1956

Salon-de-Provence : promotions 1956
L'œuvre de Polikarpov
Si vous pilotez un jour le F-104 A Starfighter
L'aviation militaire au Danemark
Missions en Afrique du Nord : hélicoptères au combat
La galerie des monstres : l'hélicoptère Pescara
L'assemblée de l'OACI décide la création de la « Task Force »
Les qualifications d'instructeur : vol à moteur, vol à voile, parachutisme

Numéro 196 du 02/08/1956

Léon Biancotto, vainqueur à Coventry
N.E. Joukovskii, père de l'aviation russe
Saint-Yan 1956 : ses enseignements
Missions en AFN : Telergma, porte-avions des sables
La base la plus importante de notre aéronavale : Lartigue
Trafic record aux aéroports desservant Paris
Le vainqueur du Grand Prix de France sera-t-il le pilote possédant le meilleur avion ?
Paul Codos

Numéro 197 du 09/08/1956

Le Tour de France aérien 1956
N.E. Joukovskii
Missions en AFN, Biskra
Le Boeing B-52 Stratofortress
Les championnats du monde de parachutisme à Moscou
Bruits inquiétants
En vol à bord de Caravelle
A propos d'un Paris-Calvi sur Air France
Le planeur bi-place tchèque LF-109 Pionyr

Numéro 198 du 16/08/1956

Alexandre Anzani
Les voilures tournantes en URSS
La BA 725 de Chambéry
Les championnats du monde de parachutisme à Moscou
Le motoplaneur Nelson Hummingbird
Le statoréacteur Bristol Thor
Le vol à voile polonais
Perspective d'organisation européenne

Numéro 199 du 23/08/1956

Les voilures tournantes en URSS
Caen : 9^e rassemblement du RSA sous le signe de la qualité
1936-1956 : 20 ans de l'aviation militaire espagnole
Pau, base école des troupes aéroportées
L'équipe de France vous parle des championnats du monde de parachutisme
Information et action psychologique
Enseigner : 1^{ère} mission de la patrouille de Saint-Yan

Numéro 200 du 30/08/1956

Images de Caen
Les voilures tournantes en URSS
De France au Tchad en Jodel
Pau, base école des troupes aéroportées
Le général Cressaty
Les instruments de bord
Information et action psychologique
Dixième anniversaire de deux formules
D'une planche à l'autre

Numéro 201 du 06/09/1956

Les grandes années de l'aéronautique 1912 : les hydravions
France - Madagascar et retour en Jodel par « ceux des D-117 »
« Au charbon » avec ceux de la 20^e escadre en AFN
Les instruments de bord : le VOR
Les voilures tournantes en URSS
René Caudron
L'exploitation des lignes intérieures

Numéro 202 du 13/09/1956

Farnborough 1956
Les voilures tournantes en URSS : l'œuvre du TsAGI
Les instruments de bord : le VOR
Mutations dans l'Armée de l'Air
Le Parlement des compagnies aériennes siège en Ecosse
La Société Aéronautique Normande

Numéro 203 du 20/09/1956

90 minutes avec Oleg K. Antonov
Farnborough statique
Les grandes années aéronautiques 1913
Le Grand Prix de France
Les instruments de bord : le VOR
Armée de l'Air
Le problème du contrôle de la circulation

Numéro 204 du 27/09/1956

Les voilures tournantes en URSS
A Boufarik les pur-sang ont cédé la place aux hélicoptères
Les résultats détaillés du Grand Prix de France
Farnborough 1956
Chez R. Géromboux
La croissance de l'aviation civile et la stagnation des budgets

Numéro 205 du 04/10/1956

Les voilures tournantes en URSS : les autogires
L'Etendard IV : le Spitfire d'aujourd'hui
L'opération survie
A Boufarik avec les « bérets verts »
Il y a 13 ans aujourd'hui
Les biplaces Zlin 226 B et T
La France et la réduction des rémunérations postales
A Issoire, l'usine Wassmer produit
Le congrès mondial d'aéronautique de Rome

Numéro 206 du 11/10/1956

Tebessa, empire de la soif
Les voilures tournantes en URSS : la période moderne
La grande parade aérienne des Etats-Unis
Paris-Nice en 1h. 16 à bord de Caravelle
Parachutisme : histoire et techniques
La galerie des monstres : le Saro A-33
L'affaire des « near misses »
Le salon nautique
Les as de Saint-Yan ont essayé le Jurca Tempête
Tentatives de record à l'Aéro-club de France

Numéro 207 du 18/10/1956

Les voilures tournantes en URSS : les hélicoptères
Le turbopropulseur Allison 501-D 13
Parachutisme : histoire et techniques
Les Temco 58 et TT-1
Le métier de pilote
L'aviation commerciale et le mur du papier
Armée de l'Air

Numéro 208 du 25/10/1956

Les voilures tournantes en URSS : la période moderne
Maurice Claisse, premier pilote français de jet
Deux grands pilotes : F. Durafour et W.P. Lear
Succès français au meeting de Munich
Sur le piton du diable
Les instruments de bord : le DME
En parlant du Crusader avec Lucien Servanty
La grande inconnue
M. Roger Pellevoisin a vu

Numéro 209 du 01/11/1956

Les hélicoptères en URSS
Vol à voile et météorologie
Evolution technique des essais en vol
Compétition internationale militaire de Lahr
En patrouille dans l'Algérois
Le Hurel Dubois prend une place de choix
Le Saab J-35, premier double delta du monde
La société Air Inter
Quelques aéro-clubs de l'Union française

Numéro 210 du 08/11/1956

Les voilures tournantes en URSS
Sur la sécurité des vols transatlantiques
L'hélicoptère et son pilote
Evolution technique des essais en vol
L' « Atar Volant »
L'enseignement aéronautique

Numéro 211 du 15/11/1956

Les voilures tournantes en URSS
Air Algérie inaugure de nouvelles installations techniques
Evolution technique des essais en vol
La batterie Andyar
La résurrection de Fred Nicole
La vie extraordinaire d'Anthony Fokker
Que sera le quadrimoteur transatlantique De Havilland D-118 ?
L' « Emeraude » est passé au CEV

Numéro 212 du 22/11/1956

Les étranges planeurs de M. Kuzakov
Evolution technique des essais en vol
Visite chez Auster
Cap sur l'Egypte
Le Deltaviex
Aviation commerciale et infrastructure
Quinze jours en Scandinavie

Numéro 213 du 29/11/1956

Les étranges planeurs de M. Kuzakov
Un pilote d'essais : René d'Oliveira
Louis Gibert, aviation des temps héroïques
C'est en avion que le président Eisenhower a mené sa campagne
Le Fokker F-27 Friendship
La mise en application de la formule Air Inter est différée
La construction véliplane japonaise

Numéro 214 du 03/12/1956

Boris Ivanovitch Tcheranovskii
Retour de manœuvres
Le porte-hélicoptère
André Moynet et l'accident du H.D. à Rio
Remise en question du « bang » sonique ?
Les infirmières pilotes secouristes de l'Air
Les instruments de bord : le Tacan
Aviation légère, aviation de coopération
L'aviation commerciale française peut et doit être ambitieuse
La coupe Claude-Perchot

Numéro 215 du 13/12/1956

Boris Ivanovitch Tcheranovskii
L'attaque des « noballs »
Huit mois d'activité au Centre d'expansion aéronautique
Avec les « bananes volantes » du GH-2
Les instruments de bord : le Tacan
Le réacteur Orenda
Un tableau de bord de PSV pour hélicoptères
L'aéroport de Paris se prépare en vue de l'ère des jets
Vols dans les thermiques de Fort-Lamy
Marcel Brems, un grand champion

Numéro 216 du 20/12/1956

Les vingt ans d'Ouest-Aviation
Le SO-9000 Trident
Les avions de Lucien Servanty
Boris Ivanovitch Tcheranovskii
Le comptoir des fournitures aéronautiques
Le père Noël casse du bois
Le budget 1957 de l'aviation civile

Numéro 217 du 27/12/1956

Les hélicoptères du général Chu
Boris Ivanovitch Tcheranovskii
Un héros de la France libre disparaît
AERA, quand 25 nations se réunissent pour parler fusées
Le B-58 Hustler
Il y a vingt ans, Maryse Bastié traversait l'Atlantique Sud
Les américains en panne au pôle Sud
Premiers sauts
A Réau-Villaroche, j'ai vu voler l'« Atar Volant »
Le turbopropulseur Rolls-Royce « Tyne »
Air-Ouest avec ses « Dragon »
Et pourquoi pas des Caravelle pour les BEA
Parachutisme de neige
Dans les thermiques de Fort-Lamy

Numéro 218 du 03/01/1957

Pavel Osipovitch Sukhoï
Entretiens avec le « baron Hector »
Le prospecteur prend l'avion
Il y a 100 ans, Jean-Marie Le Bris
Noël en AFN
Les instruments de bord : l'ILS
L'hélicoptère, grue volante
Aviation légère, aviation de coopération
Bonne année 1957 à l'aviation commerciale
Les livres : « Connaissance du monde »

Numéro 219 du 17/01/1957

Entretiens avec le « baron Hector »
Les Alouette arrivèrent trop tard
Un inventeur de génie : le commandant Le Prieur
Quelques extraits du Journal du sous-GMMTA en Afrique du Nord
L'aviation russe
Comment est prévue la défense anti-aérienne aux Etats-Unis
Le « Démolisseur » à la taille de guêpe
Les instruments de bord : l'ILS
L'Aviamilano « Falco F-8 L »
A Neauphle-le-Château, chez Maurice Brochet
Le vol à voile français

Numéro 220 du 01/02/1957

A la Courneuve avec les Alouette
Sergei Vladimirovitch Iliouchine
Entretiens avec le « baron Hector »
Souvenirs sur Michel Détroyat
Roland Coffignot et ses « trapanelles »
Mont-de-Marsan, centre de vérité
Le GCA
Le Convertawings
Week-end transatlantique
Air-précision
Le planeur Wassmer « Javelot »

Numéro 221 du 15/02/1957

Le Piper Apache et le Prestwick Pioneer à Maison-Blanche
Le X-10 annonce les futurs bombardiers américains
Sergei Vladimirovitch Iliouchine
Au temps des « lourds »
L'amiral Caron parle de l'Aéronavale
Nous étions 74 à bord du Caravelle 02
Une unité territoriale pas comme les autres
Aviation légère, aviation de coopération
Les hélicoptères de l'ALAT à l'école de la montagne
Les sondeurs radio-électriques
Le FFA P-1604
J'ai piloté le Yak-18
L'aviation commerciale, investissement rentable
Saint-Yan s'écroule
La caméra au service du parachute
Les résultats des coupes 1956

Numéro 222 du 01/03/1957

La remise des coupes 1957 à l'Aéro-Club de France
Dans la caméra d'André Suire
Sergei Vladimirovitch Iliouchine
Bilan de fin d'année
Les médecins et l'aviation
Paris – Auckland – Paris
La vie à « Paul-Cazelles »
Le Zéro-Reader
Le Convair R3Y-2 Tradewind
La crise de l'aviation commerciale italienne
Saint-Auban, premier centre expérimental d'aérodynamique

Numéro 223 du 15/03/1957

A pas variables
Tortue volante, l'hélicoptère bat l'avion, le train et la voiture sur Paris-Bruxelles
Sergei Vladimirovitch Iliouchine
Les grands raids : 1919, l'Atlantique Nord
La Nouvelle-Zélande, patrie d'élection de l'aviation agricole
L'aventure du capitaine Clouturier
La stratégie à l'échelle globale
Nouveau banc d'essai chez Alvis Ltd
Quelques aspects de la technique moderne
Le « Remicopter »

Numéro 224 du 01/04/1957

A Mont-de-Marsan, les militaires expérimentent
Comment assurer la survie de notre vol à voile ?
La navigation polaire
Le lieutenant Rebuffet
Le « Sagittario » II
L'Afrique Noire française à l'heure de l'aviation
Sergei Vladimirovitch Iliouchine : Il-12 et Il-14
Inadmissible freinage de l'expansion de notre aviation commerciale
De l'utilisation de l'avion dans la recherche scientifique
Il faut s'orienter vers le manuel de pilotage moderne
L'avion, instrument initial de « l'éducation de base »

Numéro 225 du 15/04/1957

Paris-Alger direct et retour
Actualités soviétiques
Le commandant Mailfert
L'amiral Byrd
En Marauder
J'ai suivi un cours du collège NATO
Les Douglas A3D-1 et B-66
Les Cendrillon de l'aviation commerciale française
Le L-S-50
Pour un parachutisme de réelle valeur technique
Stages 1957

Numéro 226 du 01/05/1957

David Crockett nous a présenté « hercules »
Technique parachutiste : positions stabilisées
L'aviation au service des expéditions antarctiques
Visite à l'aviation canadienne en France
Les aviateurs et l'Académie française
J'ai piloté le Lockheed T-33
Les « Matador » de la 12^e Air Force
Le MD.R-7, réacteur à petite puissance
Premières révélations sur le F-105 Thunderchief
Présentation du « Sagittario »
Le pilote automatique
Une conférence pour rien
Le vol d'onde à Roanne en plein hiver
Les ateliers Claude Rousseau ont présenté deux Emeraude aux essais en vol
Quand le « Paris-Nice » fait Paris-Nice

Numéro 227 du 15/05/1957 Spécial Salon

Le Breguet Br-1100
Perspectives françaises et européennes
La chasse
Le bombardement
La reconnaissance
L'entraînement à réaction
Les transports militaires
Les expérimentaux
Les voilures tournantes
L'évolution actuelle du transport aérien
Les transports civils
L'aviation d'affaires
Les propulseurs d'aujourd'hui

Numéro 228 du 01/06/1957

Charles Goujon n'est plus
La Caravelle et les Amériques
Concerto « en dos majeur » de L. Biancotto
Propulseurs d'aujourd'hui
Les grands raids 1927 : l'année de l'Atlantique Nord
L'odyssée de Charles Lindbergh
Le « Spirit of St-Louis »
Les instruments de bord du « Spirit of St-Louis »
J'ai piloté le « Spirit of St-Louis »
L'aéroport de Nice-le-Var
Le new-look de la flotte britannique
Le commandant Francis Gasse
Sergei Vladimirovitch Iliouchine
L'aviation légère

Numéro 229 du 15/06/1957

Auguste Morel et l' « Atar Volant »
A Cazaux, démonstration de tir réel « air-sol »
Les avions de douze nations confrontés au Bourget
Ce que fut le 22^e Salon de l'Aéronautique
La Journée Louis Breguet
Les instruments de navigation vus au Salon
Les équipements aéronautiques exposés au Bourget
L' « Atar Volant »
La présentation des avions en vol
L'armement des avions présentés au Bourget
Propulseurs d'aujourd'hui
L'aviation légère

Numéro 230 du 01/07/1957

Gérard Trémerie
Moscou – Etats-Unis sans escale par le pôle Nord
Amsterdam-Schiphol, base technique et opérationnelle de KLM
Le meeting d'Ypenburg
A Elde (Hollande), une nouvelle « fabrique » de pilotes civils
« Oui je dois beaucoup à l'aviation » (Paul-Emile Victor)
Les journées de Royaumont
Derniers regards sur le Salon
La galerie des monstres : le Loire 30
L'école TAI de Vichy
Chez Merville

Numéro 231 du 15/07/1957

L'hélicoptère au service des sinistrés
Une journée de vol à Villacoublay
Actualités soviétiques
Où en est la Lufthansa
Nouveautés d'Amérique
Les Messerschmitt espagnols
La patrouille acrobatique de France
Le coin du pilote : les yeux de l'infanterie
Le porte-hélicoptère
Le Flight Path Control
Le tour de Sicile
Premiers résultats de Pont-Saint-Vincent

Numéro 232 du 01/08/1957

Championnats du monde de voltige
Le nouveau programme d'équipement de l'Aeroflot
L'escadrille La Fayette
Georges Marchandea
William « Bill » Piper et ses 44.000 enfants
Un « Super-Cub » sur le glacier d'Argentièr
A Milan : guerre, amour et poésie
La renaissance de l'aviation allemande
Le championnat de France de vol à voile

Numéro 233 du 15/08/1957

Il y a 15 ans, Dieppe
Le porte-avions de l'ère thermonucléaire
Fidèle Cantraine, pilote de M. René Coty
Les turbopropulseurs russes
1927 : l'année de l'Atlantique Sud
L'aviation agricole
M. Zurakowski, qui êtes-vous ?
Le guidage par inertie
J'ai volé à plus de 1.300 km-h sur le « Super Sabre »
Le NHI H-3 Kolibrie et le Miles M.100 Student
Sécurité d'abord
A Boisavia, chez Lucien Tieles
Les sports aériens en Chine

Numéro 234 du 01/09/1957

Le Tour de France aérien 1957
S.A. Lavotchkine
Le groupe « Alsace »
Jacques Granette, chef-pilote chez Fouga
L'appontage au miroir, facteur de sécurité
Le porte-avions de l'ère thermonucléaire
D'Issoire à Alger avec 10 Jodel-Wassmer D-120
La traversée de l'Atlantique avec « effet de sol » : le Dornier Do-X
Le guidage par inertie
Les avions Paul Aubert
Le simulateur moderne
Aéromodélisme à Moscou

Numéro 235 du 15/09/1957

Léon Biancotto et l'aviation de tourisme
Le Breguet « Sahara » est construit en série
Farnborough s'en va-t-en guerre
En parlant de l'aviation canadienne avec le lieutenant Hamelin
L'ICBM soviétique
Victoire méritée de Raoul Cledassou
Le simulateur de vol du « Super Constellation »
La Finlande et les transports aériens intérieurs
Aéromodélisme à Moscou

Numéro 236 du 01/10/1957

Henry Tessier n'est plus
L'Iliouchine Il-18 « Meskva »
Portrait-robot de Jacqueline Herbinière
Les combustibles chimiques à haute énergie
Première aérienne au « mont inaccessible »
Le QL-17
La tragique histoire des Zeppelin
S.A. Lavotchkine
Les engins britanniques
L'IATA se réunit à Madrid
Visite à Eelde où la Hollande forme des pilotes de ligne

Numéro 237 du 15/10/1957

Landstul : dollars et espace aérien
La rentrée des classes de pupilles de l'Air à Grenoble
L'avion et le Congo belge
Catapultage à cadence rapide
Le très sympathique Pierre Bonneau
L'OTAN à l'heure du choix
Le Club alpin français utilise un hélicoptère pour reconstruire le refuge Albert 1^{er}
Les propulseurs britanniques
Actualités soviétiques
Où l'on parle beaucoup du « Britannia »
Bernay-Pointe Noire en Jodel D-117
Aéromodélisme en Afrique Noire

Numéro 238 du 01/11/1957

Bulletin de santé de l'aviation légère
Hommes et formules qui ont lancé « Spoutnik »
Le Breguet « Deux Ponts » prouve son utilité
Quand les mécanos déshabillent les RF-84 F
Caravelle n'est pas un bateau
Aux commandes du Dornier Do-27
Avec les « chiens de garde » du ciel européen
Le siège éjectable Martin Baker Mk 4
Les grands raids : l'Atlantique Nord de 1928 à 1930
Actualités soviétiques
Lufthansa - Air France : services communs
Passot-Aviation à Mâcon
L'ERALA de Lille

Numéro 239 du 15/11/1957

L'aide à l'exportation
Yves Le Bret, brillant vainqueur des coupes de la SGF et Claude-Perchot
A Beaune, chez Jodel
M. Paul Vierling, de l'UAT
Spoutnik II : les chiens ouvrent la voie à l'homme
Une journée avec les « Chevaliers Noirs »
En parlant avec le capitaine Soleille, pilote de reconnaissance
Le monoplane Aero L-200 Morava
M. Edgar Percival sème à tous vents
La réforme du conseil supérieur de l'aviation marchande
Chez Artus, où sont construits en série les postes VHF « Dessoubre » et « Air Vox »

Numéro 240 du 01/12/1957

Industrie aéronautique : industrie d'exportation
La formation des pilotes à l'UAT
La protection de la population civile
Le coin du pilote : G. Franchini
L'Armée de l'Air d'hier et d'aujourd'hui
Fusée « Far Side » : 6.400.000 mètres, record du monde d'altitude
Actualités soviétiques
Les avions à réaction élimineront rapidement les matériels classiques
Visites aux industriels de l'aviation légère

Numéro 241 du 15/12/1957

Réflexions sur les problèmes posés par le développement de nos exportations

L'industrie aéronautique française à l'heure de l'exportation

Ainsi l' « Atar » devint « Volant »

Nos transports aériens rapporteront un milliard de dollars

A propos de la loi d'aide à l'exportation

Les avions inédits de P.O. Sukhoï

Numéro 242 du 01/01/1958

Le « gouverneur » au service du président
Le « Voodoo » va très vite et très loin
Faire face au trafic de demain
Robert Esnault-Pelterie (1881-1957)
L'Aéroport de Paris à l'heure du « jet »
Jacques Ribier et François Tanchoux
Fenwick, grande école de pilotage d'hélicoptères
Qui ose, gagne
La belle histoire du LZ-127 « Graf Zeppelin »
Les instruments de bord et la navigation
Les propergols liquides et solides
Actualités soviétiques
En 1958, création de la « classe économique » sur l'Atlantique Nord
De France aux Comores
Sports aériens

Numéro 243 du 15/01/1958

Hans Ernst, de la Swissair
La thermo-propulsion marque des points
Le premier kilomètre en circuit fermé
La formation des pilotes à Air France
Le porte-avions à l'ère thermonucléaire
Les grands raids : l'Atlantique Nord de 1931 à 1933
La Swissair, une compagnie qui fait face
Le « Draken » en production
L'aviation soviétique
Les compagnies privées inquiètes de leur avenir
Un modèle réduit soviétique

Numéro 244 du 01/02/1958

Les réalités de notre aviation légère
L'antigravitation prendra-t-elle le relais de l'aérodynamique ?
Le chevalier d'Orgeix et la voltige
La chasse navale d'interception
A la Sabena, la formation des pilotes « avions » et « hélicoptères »
Le Breguet 1001 « Taon »
NATO, SHAPE FAM et autres SACEUR
Liaison Orsay-Orly et lignes aériennes intérieures
L'enseignement aéronautique aux USA
Performances et records

Numéro 245 du 15/02/1958

On attendait la marine, ce fut l'armée qui lança le premier satellite US
A Stockholm, l'école des hôtes du SAS
A Orly, avec ceux d'Air France
A la TAI, pilotage pur et pilotage en ligne
L'évolution de l'« Atar »
Et Jacob vit une échelle qui montait au ciel
De l'antigravitation
L'épée et le bouclier
Controverse autour d'un choix
Missions de pilotage en Union française
La qualification IFR

Numéro 246 du 01/03/1958

Le caisson spatial
A Saint-Dizier, la base Saint-Exupéry
Les porte-avions britanniques
Charles Eboué, commandant de bord à l'UAT
Une industrie nouvelle aux USA : celle des moyens pédagogiques
Caravelle et ses satellites
L'aviation de chasse
Le HA-100 Triana
En vol à bord du Tu-104A
1958 marquera une nouvelle expansion du réseau d'Air France
Le biplace métallique ARAL RD-02 « Edelweiss »
Le brevet de pilote de ligne

Numéro 247 du 15/03/1958

Saint-Auban : 10 records « involontaires », un travail scientifique remarquable
Gonord et Sarraïl, de chez Leduc
Du livre au simulateur et au tableau de bord
A Saint-Dizier, la base Saint-Exupéry
L'aviation de « pêche »
Les appareils célèbres de la dernière guerre : le Short Sunderland
Le Tu-114 « Rossila »
Le problème du transport aérien évoqué à la Chambre des Communes
Le Topsy « Nipper »
Denize « sort » un avion qui s'annonce bien

Numéro 248 du 01/04/1958

La chasse « tout temps »
Le vrai visage de l'Armée de l'Air
Visite à l'Ecole de Zurich-Kloten où la Swissair forme ses pilotes
Ma traversée des Alpes en planeur
Ondes de relief
L'échauffement cinétique
Le Tupolev Tu-114 « Rossila »
Le transport aérien et l'exposition de Bruxelles
Une formule qui peut sauver le vol à voile : le Breguet Br-905

Numéro 249 du 15/04/1958

A la base 109 à Tours : l'équipage de chasse « tout-temps »
Un exemple : Marcel Georges
J'ai assisté au lancement du « Spoutnik » I
Nouvelles de l'aéronavale
La production des SE-210 Caravelle
L'échauffement cinétique
L'aviation commerciale israélienne
Le Breguet Br-905 « Fauvette »
Brevet et licence élémentaires du pilote de planeur
A la Belgique un nouveau record du monde

Numéro 250 du 01/05/1958

A Ouargla avec les méharistes du ciel
Visite à Stockholm où le SAS forme ses pilotes et ses équipages polaires
Un appareil français d'avant-garde : le Breguet Br-940 « Intégral »
Une curiosité historique : les cerfs-volants
La carte des aérodromes militaires de l'URSS
Développements sur l'Atlantique Nord
Parachutisme au CEV de Brétigny

Numéro 251 du 15/05/1958

Le commandant Arnoult, d'Air Algérie
En vol à bord du Nord 3400
Avec les « routiers » du ciel
Le Jodel SAN D-140 « Mousquetaire »
Fusées-Magazine : classification des engins
Semion Alekseevitch. Lavotchkine
Vers le développement mondial du réseau de l'Aeroflot
Le beau voyage du « Colibri »
Nouvelles de l'aviation légère
L'Estimocompas D.P. 56/2
Aéromodélisme à Ouargla

Numéro 252 du 01/06/1958

Le lieutenant Charton
Une réalité : les Mirage
Fusées-Magazine ; le Spoutnik III
L'armée de l'Air soviétique
Un matériel exportable par excellence : le GAMM Etendard IV M
Coupes de paix, de bonheur et d'espoir
Où en est le parachutisme sportif en France
La formidable industrie de transport aérien US à la veille d'un virage difficile
Les coupes Louis Breguet et Sylvain Floirat
Le beau voyage du « Colibri »

Numéro 253 du 15/06/1958

Les « Skyblazers » au Maroc
L'Armée de l'Air devant l'avenir
Guignard, Carpentier, Witt : nos trois records du monde
Fusées-Magazine : les engins d'autrefois
Le Morane Saulnier MS-1500 Epervier
Le planeur Wassmer WA-20-02 Javelot
L'armée de l'Air russe : son organisation, ses chefs, son matériel
Vers une crise généralisée de l'aviation commerciale
Le beau voyage du « Colibri »

Numéro 254 du 01/07/1958

L'Armée de l'Air à l'heure des engins
Les records du monde de J. Boulet sur Alouette II
Les grands raids : l'Atlantique Nord de 1934 à 1939
Les engins modernes
L'aviation au service du pétrole
Les propergols solides
La galerie des monstres
L'armée de l'Air russe
Transport aérien et prestige national
Le beau voyage du « Colibri »

Numéro 255 du 15/07/1958

Parachutage lourd à Toulouse
Le coin de l'équipage
Wilbur Wright en France
Les engins
La police de l'Air
Le Lockheed L-188 Electra
L'aviation soviétique
Pour réduire le danger de collision
Corolles au Bourget
Essai en vol d'un radio-compass

Numéro 256 du 01/08/1958

Les championnats du monde de vol à voile
Les survivants de la Reconnaissance
L'hélicoptère XROE au Mont-Blanc
L'histoire de la Forteresse Volante

Numéro 257 du 15/08/1958

Le record du « Taon »
Biancotto, champion du monde de voltige
Le Grand Prix de France
Mission photo à la 33^e escadre
Le radar Doppler
Le drame de l' « Italia »
Le Piper « Comanche »
Fusées-Magazine
L'aviation soviétique
Le Dr Edward Warner

Numéro 258 du 01/09/1958

Sur la premier stage IFR de Saint-Yan
Un exploit : 8.275 m de chute libre sans inhalateur
Les championnats du monde de parachutisme à Bratislava
En Haute-Savoie, 3^e cordée aérienne
De la technique à l'utilisation
Claire Lee Chennault, héros de légende
Fusées-Magazine
A l'Ecole de l'Air, officiers d'abord
La grande famille des Topsy
L'aviation russe
Nouvelles de l'aviation commerciale
A Saintes, au RSA, l'attachante personnalité d'Henri Mignet

Numéro 259 du 15/09/1958

Le 9^e Congrès astronautique d'Amsterdam
Un dimanche à Fayence
Farnborough 1958
A Cazaux, les canadiens gagnent le trophée « Guynemer » de tir
Projets et récents engins américains
Le Tu-104 B
Succès de la classe économique sur l'Atlantique Nord

Numéro 260 du 01/10/1958

Le Boeing 707 en visite au Bourget
Les français très brillants au concours OTAN de reconnaissance aérienne
A Fayence, avec Emile Landon
Aux commandes du SCA NOR CP-301 « Emeraude »
Les engins à Farnborough
Aéromodélisme : les championnats du monde de Bruxelles
Dijon : portes ouvertes sur notre Armée de l'Air
Farnborough 1958 : les propulseurs
L'Institut aéronautique de Kazan (URSS)
La thèse des tarifs différentiels soutenue par les britanniques ne saurait être admise
Sam Chasak triomphe à la La-Chaux-de-Fonds
Euravia : si tous les gars du monde...
De France aux Comores en D-117
Participation internationale au meeting de Bâle

Numéro 261 du 15/10/1958

Mission française en Scandinavie
Esthétique et philosophie du vol à voile
Les grands raids : l'Atlantique Sud de 1922 à 1927
En vol à bord du SE-2010 Armagnac
Le Boeing Bomarc
Farnborough 1958 : équipements et projets
Dans l'industrie des équipements : Airco et ses barrettes extra-légère
A 240 kmh, spectaculaire démonstration de sauvetage aérien
L'Institut aéronautique de Kazan
A peine un sur dix des avions à turbines est commandé à l'industrie aéronautique britannique
Le planeur biplace Breguet Br-902
40 Jodel-SAN ont magnifiquement bouclé le tour de la Méditerranée

Numéro 262 du 01/11/1958

Le commandant Maillard, de la TAI
Il y a cent ans, la photographie aérienne
Les premiers vols de ville à ville
1928 : création du ministère de l'Air
Les engins britanniques
Le « Thunderchief », monoplace plus meurtrier qu'une armada entière
L'Armée de l'Air éducatrice : Rochefort forme les sous-officiers
L'industrie aéronautique allemande
L'Institut aéronautique de Kazan
Pour que notre aviation commerciale puisse accomplir ses missions
Situation et avenir de l'aviation légère en France
Le CEV juge les planeurs Wassmer

Numéro 263 du 15/11/1958

Appel du général de Gaulle
La formation des pilotes de ligne
Le lieutenant Henri Bartier
Nous étions à bord du Boeing 707-120 « Mayflower »
Où va l'IATA
Médecine et astronautique
Premier delta polyvalent européen : le GAMM Mirage III A
Le CIC parachutiste de La Ferté-Gaucher à l'heure de l'effort
L'odyssée du parachutiste Marcel Minne
L'Institut aéronautique de Kazan
Notre industrie aéronautique à Helsinki
A Riom, chez Coopavia
Histoire du vol à voile polonais

Numéro 264 du 01/12/1958

Musée ou entrepôt (Musée de l'Air)

L'engin Matra R-422

A Mach 2,05 sur le « Griffon » II

A Maison-Blanche, Batifoulier enlève la coupe de France de parachutisme

« Black Knight », premier engin britannique

HMS Victorious, le plus vieux et le plus moderne des porte-avions britanniques

La « nuit » du stick Mosconi : 6.600 m en chute libre

Igor Bensen et son aviation

A Châteauroux, une révolution est en route

L'aviation russe : Yakovlev

L'accord SAS-Swissair

Numéro 265 du 15/12/1958

Un dimanche à Cannes

Bilan et perspectives de notre industrie aéronautique

Aux commandes du SAN D-140 « Mousquetaire »

Les engins hollandais, italiens et japonais

« Medaswex 27 » avec le « BoisBelleau »

Le Nord 2500 Noratlas a 10 ans

Le retour de « Frisette », un conte canin

Aleksandir Sergeevitch Yakovlev

Vers une nouvelle politique d'expansion de l'aviation britannique

Le CEV a jugé le Jurca « Tempête »

L'histoire du vol à voile polonais

Portes ouvertes sur le CEV d'Istres

Numéro 266 du 01/01/1959

Le véritable homme des neiges : Fernand Martignoni
La formation des équipages sur avions commerciaux
Un dimanche à Cannes
Lionel de Marmier, premier pilote du général de Gaulle
« Pioneer » I et son véhicule
Le 2^e Congrès Astronautique de Rome
Aviation russe : les fusées à combustible liquide de 1930 à 1946
Essais humains du siège éjectable Sud Aviation E-95
A bord du « Forrestal » : alerte en Méditerranée
A la conquête de l'espace
Le North American X-15
1959, année de préparation et d'organisation pour l'aviation commerciale
Le simulateur d'hélicoptère Dorand DX-50
L'histoire du vol à voile polonais

Numéro 267 du 15/01/1959

Le planeur Wassmer WA-30 Bijave
Dimitri Rebikoff et l'aviation sous-marine
Deux jours à bord de l' « Arromaches »
Une fusée russe devient satellite du soleil
Les grands raids : l'Atlantique sud de 1928 à 1932
Fernando de Noronha en 1934
L'Armée de l'Air au service de l'Afrique noire
Les avions célèbres de la dernière guerre : le Chance Vought F4U Corsair
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
Air France met « Caravelle » en service le 1^{er} mai prochain
Le développement trafic aérien des marchandises
Les neufs appareils retenus pour le concours SFASA

Numéro 268 du 01/02/1959

L'équipage du « Voltigeur »
Trois de la postale
Remis des coupes Louis Breguet et Sylvain Floirat
1958 : An II de l'astronautique
Aux commandes du Percival E.P.9
Une des compagnies qui font confiance à « Caravelle » : la Finnair
L'Armée de l'Air au service de l'Afrique noire : les territoires du Tchad
Le flottement des avions
Un avion qui vaut son pesant d'or : le Convair B-58 Hustler
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
Le budget 1959 de l'aviation civile est en nette expansion
L'histoire du vol à voile polonais
Le DX-33, entraîneur au pilotage des hélicoptères en vol stationnaire

Numéro 269 du 15/02/1959

L'Aéronautique navale
Rudolf Mayr, chef pilote de la Lufthansa
L'Armée de l'Air au service de l'Afrique noire : en Oubangui-Chari
Le meilleur système d'armes anti-sous-marins du monde : le Breguet Br-1050 Alizé
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
Un formidable budget appuie l'expansion commerciale US
Le Breguet Br-906 « Choucas »
L'histoire du vol à voile polonais

Numéro 270 du 01/03/1959

Remise des coupes Jean Raty, Société générale de fonderie et Jeanne Taron
L'heure du choix
40 ans de transport aérien : Air France, un réseau de 300.000 km
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
Nouvelles de l'espace
En Ethiopie, présentation de matériel français au roi des rois
Une production caractérisée par des procédés audacieux : Fokker F-27 Friendship
Londres – Montréal, à bord du « Comet » IV
Air France et la BEA mettent fin à une rivalité vieille de 40 ans
Révolution dans la construction des planeurs Breguet

Numéro 271 du 15/03/1959

Le retour de l'Armée de l'Air au Cameroun
Visite chez Westland à Yeovil
Le « Griffon »
La volière aux oiseaux rares
L'aviation civile européenne se construit progressivement sur une base régionale
Lucien Coupet et ses camarades prisonniers des sables de Mauritanie
Cheminots... volent...
Le biplace AV-22 de Charles Fauvel

Numéro 272 du 01/04/1959

L'actualité stratégique européenne
Nordfors Börje et le « Flower Express »
J'ai participé à la lutte contre les sauterelles
Le SRCM-153 « Joigny »
Fort-Lamy, future capitale aéronautique de l'Afrique
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
Les compagnies privées françaises en 1958
L'odyssée d'Henri Delaunay
Le vol à voile polonais
Le rallye d'Abidjan

Numéro 273 du 15/04/1959

« Lorraine », premier « Caravelle » d'Air France
Floyd T. Ross, as de l'aviation canadienne
Les mirages du Tibesti
Les bimoteurs GAMD-415 « Communauté » et GAMD-410 « Spirale »
Le premier « Alizé » de série à volé
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
L'ère des transports supersoniques
Le « Mousquetaire » obtient un brillant CDN
Du « Javelot » au « Bijave »

Numéro 274 du 01/05/1959

Paris-Dijon en vol plané sur Caravelle
L'hélicoptère marin
Les propulseurs à poudre de la SEPR
En Sologne, chez Matra
Le projectile à réaction
Avant-première du XXIIIe Salon de l'aéronautique : Alouette III, Mirage IV, SA-3200
L'Armée de l'Air au service de la communauté
Les chasseurs Yak
La génération d'hélicoptères à turbine stimulera le développement des transports aériens sur les courtes distances
Dijon : Centre Est Aéronautique sort des triplaces « Ambassadeur »

Numéro 275 du 15/05/1959

Aviation de notre temps : présence de la France
Cinquantenaire des meetings aériens
Aux commandes des Cessna 310-C et 182
La cage au « Frelon » SA-3200
Il y a 15 ans... l'attaque de Tourcoing
Souvenirs de A. Dubourdieu
Le Centre d'entraînement au vol sans visibilité de Lahr
Le Breguet 690
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
Le développement des services économiques
Le vol à voile polonais
Radiostal lance le VOR dans l'aviation légère
Véronique en matière plastique

Numéro 276 du 01/06/1959

Cinquante ans d'aviation (de 1909 à 1957)
Le SNECMA C-450 « Coléoptère »
Perspectives pour notre industrie aéronautique
Aviation 1959
Aspects divers de l'enseignement aéronautique
La France et l'astronautique
Regards sur l'astronautique
Tableaux des caractéristiques et performances de l'aviation mondiale 1959

Numéro 277 du 15/06/1959

Il y a 40 ans : Alcock et Brown réussissaient le premier vol transatlantique
Il y a 15 ans ; l'épopée des planeurs
Le Yak-12
Jules Landry
La renaissance des « lourds »
Présentation du Breguet 941
Création d'Air Union
Le moteur Potez 4 E de 90 ch
L'aviation légère d'un Salon à l'autre (1959)
Le Morane-Saulnier MS-1500 « Epervier »

Numéro 278 du 01/07/1959

Réflexions sur un Salon
Au hasard du Salon
L'aviation militaire à l'ère atomique
Les ailes du monde au rendez-vous du Bourget
Le XXIIIe Salon de l'aviation commerciale
Consécration de l'aviation légère
Les propulseurs
Les équipements au Salon
Fusées et engins spatiaux au Bourget
La réunion de l'Aéro-club de Normandie

Numéro 279 du 15/07/1959

La première promotion des aviateurs dans la Légion d'honneur
G. Muselli donne au Mirage III son premier record du monde
Les premières traversées maritimes
Les équipements au 23^e Salon
Réalité tangible, ces « soucoupes volantes » ne produisent d'un effet de sol
Le Tu-114 au Bourget
Le Saint-bernard volant du mont Blanc
Les propulseurs
Le 23^e Salon a clarifié les positions
Un championnat de vol à voile très disputé

Numéro 280 du 01/08/1959

Jeep vole
Electricité atmosphérique et navigation aérienne
Le Fiat G-91 ou les raisons d'un choix
Le Critérium aérien de Gosselies-Charleroi
Le développement des transports aériens en URSS
La course Paris-Londres
Les propulseurs
Les équipements au Salon
L'histoire du Messerschmitt 109
Des voyages plus rapides peut-être, mais surtout des voyages économiques
Jean Thierry le pionnier
Les championnats du monde d'aéromodélisme
Championnat de France de vol à voile : le duel Labar-Lacheny

Numéro 281 du 15/08/1959

Le Vertol 107
Parachutisme 1959
La base-école marocaine de Khourigba
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
Vers la définition de l'emploi des avions tactiques légers
Le Dewoitine 520
Le Messerschmitt 109
Problèmes de vacances et de rentrée
Royaumont 1959

Numéro 282 du 01/09/1959

Aéronavale : la base-école d'Agadir
Aux commandes de l'Aviamilano F-14 « Niblio »
Les championnats de France de parachutisme
Heureux comme un avion dans l'eau
L'histoire du Messerschmitt 109
Quand l'air ne fait qu'entrer et sortir
Le difficile reclassement des avions de transport à moteur à pistons
La formation des pilotes de ligne par Air France
Le 12^e RSA
Luceber à Vélizy

Numéro 283 du 15/09/1959

Guiron crée une école de pilotage
Quarante ans de la « Ligne »
Nouvelles de l'espace : 1960, l'année des grandes réalisations
Le cargo Armstrong-Whitworth « Argosy »
A Cazaux, champ de tir de l'armée de l'Air
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
L'histoire du Messerschmitt 109
Pour un parachutisme engagé
Deux « Ambassadeur » sont allés de Bernay à Antsirabé
Aux commandes du Wassmer « Super IV »

Numéro 284 du 01/10/1959

« Lunik » II, premier vol interplanétaire
Le beau meeting de Farnborough
La technique du parachute à fente
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
L'histoire du Messerschmitt 109
La plus petite ligne aérienne du monde, la Sylver City
Les adieux du général Bailly
Françoise Feuillet
Aux commandes du DR-100 « Ambassadeur »

Numéro 285 du 15/10/1959

Deux pionniers de l'aéronautique, les frères Caudron
Le premier survol de Paris
Un chasseur de la première guerre mondiale à Farnborough
48 heures chez Max Holste
Les engins à Farnborough
Les propulseurs à Farnborough
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
L'histoire du Messerschmitt 109

Numéro 286 du 01/11/1959

Face au mur de la chaleur
Le Vanguard « Omniplane »
Du « Tiger Moth » au « Mystère » IV
A travers les stands de Farnborough
Meeting grandiose à Alger
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
L'histoire du Messerschmitt 109
Nouvelle crise à L'IATA
Compétition parachutisme en Ile-de-France

Numéro 287 du 15/11/1959

1960 : budget et perspectives
L'industrie aéronautique allemande
A travers les stand de Farnborough
Le cinquantenaire de l'ENSA
Visite à la SFERMA
Aleksandir Sergeevitch Yakovlev
L'histoire du Messerschmitt 109
Parachutisme : l'équipe de France 1960
La Lufthansa compte beaucoup sur Air Union
Le pilotage des liners à réaction : Caravelle et Boeing 707

Numéro 288 du 01/12/1959

Les premiers deuils de l'Aviation

48 heures à Hassi-Messaoud

Le triplace Jodel « Ambassadeur »

Développement et essais en vol du « Communauté »

J'ai piloté... un char d'assaut

L'histoire du Messerschmitt 109

Vers une concentration des compagnies aériennes privées britanniques

Dix ans de parachutisme civil

Numéro 289 du 15/12/1959

Six mois d'exploitation « Caravelle »

La formation des pilotes sur avions de transport à réaction

Le Boeing 707

Le porte-avions « Clemenceau » prend la mer

Nouvelles du parachutisme

Numéro 290 du 01/01/1960

L'antigravitation est-elle pour 1960
Impressions de vol sur le « Topsy Nipper »
A la rencontre du continent malgache
Le turboréacteur Rolls-Royce « Tyne »
Le Doak 16
Un technicien visite l'URSS
Eurocontrol sera créé cette année
Avec les parachutistes américains en France
Le C-450 « Coléoptère » de chez Heller

Numéro 291 du 15/01/1960

Nouvelles de l'espace : bilan 1959
Aux commandes du Max Holste MH-250 « Super Broussard »
Entente cordiale franco-américaine à Pau
L'Armée de l'Air à Madagascar
L'affaire « Mirage » III
Un tandem fameux : Mikoyan et Gourevitvh
L'avenir des turbomoteurs inhalants vu par les anglais
Entrée en vigueur d'Air Union en 1960
Fred Geille : un destin exceptionnel

Numéro 292 du 01/02/1960

La guerre aéroterrestre
Aux commandes de l' « Epervier »
Cinéma et aviation
Ivato
Le Breguet Br-1150 « Atlantic »
Mikoyan et Gourevitvh
Air Algérie met en ligne « Caravelle »
Un nouveau vêtement stratosphérique

Numéro 293 du 15/02/1960

Une ère nouvelle
L'OACI et l'infrastructure mondiale
L'IATA à l'heure des jets
1960 : An I de l'Aviation Commerciale à réaction
Diminution des prix de revient et amélioration de la régularité

Numéro 294 du 01/03/1960

Actualité d'autrefois
Aux commandes du Nord-Sferma 1110
La régulation « Astazou »
L'immatriculation des avions américains
Chez Boeing
Le Kaman HU2K-1
Mikoyan et Gourevitvh
Le guidage des engins
Un nouvel aéroport à Paris ?
L'odyssée fantastique du capitaine Kittinger

Numéro 295 du 15/03/1960

Pouvoir de dissuasion et force de frappe
Après les Etats-Unis, la Russie, l'Angleterre, la France...
Le Mirage IV et la force de frappe
Les liaisons militaires de Madagascar
Le guidage des engins
Vers un nouvel essor de l'aviation commerciale française dans le Pacifique
Nouvelle du parachutisme
L'English Electric « Lightning »

Numéro 296 du 01/04/1960

La compagnie Royal Air Maroc
A bord du LS-50 « Dauphin »
Les grands raids : l'Atlantique Sud (1933-1935)
Une interview du général américain J.D. Caldara, directeur de la Recherche pour la sécurité aérienne de l'US Air Force
« Pionnier V » vogue dans l'espace
« Véronique » à Colomb-Béchar : 1^{ère} campagne de tir 1960
Mikoyan et Gourevitvh
La solidarité de l'aviation commerciale française est rétablie
Parachutisme : entraînement à la compétition

Numéro 297 du 15/04/1960

Comment j'ai vendu « Caravelle » aux américains
Le cinquantenaire de la naissance de l'hydravion
Aux commandes du Beechcraft « Debonair »
Veillées d'armes au Tanezrouft
Lille, centre d'activités parachutistes
L'exposition de l'Aéro-club Pierre Trebod
Tourisme en Suède
L'English Electric « Lightning »

Numéro 298 du 01/05/1960

Les leçons d'une guerre
Aux commandes du Cessna 210
L'« Ile d'Oléron », navire lance-engins
Air France à Madagascar
La belle et triste histoire des avions Bernard
La Yakovlev Yak-18P
Une interview de M. G. Monnerville, président du Sénat
Tourisme en Suède

Numéro 299 du 15/05/1960

Le cinquantenaire de la course Londres-Manchester
L'industrie aéronautique française à la Foire de Hanovre
J'ai essayé en voltige le Nord 3202
Air Madagascar
L'aviation russe
La SIPA vers un retour
L'histoire des avions Bernard
« Caravelle », DC-3 de l'ère nouvelle
Servitudes sportives

Numéro 300 du 01/06/1960

Dixième anniversaire
La Direction Technique et Industrielle de l'Aéronautique, cette inconnue
Les artisans du succès d'Aviation Magazine

Numéro 301 du 15/06/1960

L'avion français d'outre-mer
Aux commandes du Procaer F-15 A « Picchio »
Une escadrille de réservistes algérois
L'histoire du Dornier Do-17
Le Grumman « Mohawk »
Le MiG-17
Les avions Bernard
La collision d'Orly
La fièvre monte à Cuisery

Numéro 302 du 01/07/1960

Les véhicules à effet de sol
Les essais d'aviation du « Clemenceau »
Aux commandes du Morane-Saulnier « Rallye »
Les championnats du monde de vol à voile
Le MiG-19
Un effort de développement des lignes intérieures en France
Les sélectionnés du Championnat du monde de parachutisme
Le Scintex ML-145 « Rubis »

Numéro 303 du 15/07/1960

Le départ de l'amiral Nomy
Giraud pose son Piper sur le mont Blanc
Le deuxième congrès du Transport
Les catapultes du « Clemenceau »
Royaumont 60
Le Wassmer WA-40 « Super IV »
Le chasseur MiG-21
Les accords entre compagnies aériennes françaises sont définitivement complétés
Gala chez les parachutistes de Pau
Après les championnats du monde de vol à voile
L'Aérovoilier Fauvel AV-45

Numéro 304 du 01/08/1960

Exercice de sauvetage combiné
Aux commandes du Piper « Aztec »
Les essais d'aviation du « Clemenceau »
Mouches et sauterelles
Effort britannique en matière de construction d'avions de transport
Avant-première des championnats du monde à Moscou

Numéro 305 du 15/08/1960

La huitième « Mostra » internationale de Venise
Aux commandes du Piaggio P-166
Le Beech-Sferma PD-146 « Turbo Travel Air »
Le groupe « Ile-de-France »
Considération sur l'avenir de l'aviation commerciale supersonique
Un parachute révolutionnaire

Numéro 306 du 01/09/1960

Les grands raids : l'Atlantique Sud (1936-1938)
Travail et sports aériens en Côte d'Ivoire
Les championnats du monde de parachutisme
Aux commandes du « Queen Air »
Le 13^e RSA

Numéro 307 du 15/09/1960

Championnats du monde de voltige : Léon Biancotto se tue à Bratislava
Le Short SC-1
Rentrée 1960
Monique Gallimard, championne de parachutisme

Numéro 308 du 01/10/1960

Jubilé De Havilland
Spoutnik V
Farnborough 1960 : display à double face
Au Touquet 50.000 voitures prennent l'air chaque année
Le bombardier « Backfin »
Vers la réduction progressive des tarifs
Evolution italienne

Numéro 309 du 15/10/1960

« Mirage » IV-01 : 1.820 km.-h, record du monde
Aux commandes du Beechcraft « Twin Bonanza »
Farnborough 1960, les propulseurs et les engins
Un rassemblement des amateurs de l'air à la mode américaine
Les nouveaux planeurs métalliques KAI-14 et 17
L'utilisation massive des avions à réaction et l'organisation du transport aérien US
Rencontres amicales à Nantes
Alpavia : un atelier modèle, des avions de qualité

Numéro 310 du 01/11/1960

Aux commandes du SUC 11-G
Le Breguet 945
Classification des problèmes de l'astronautique
Pour un développement de l'aviation de montagne
Farnborough, maquettes et projets
Promotion des jeunes parachutistes
Transport « léger » et travail aérien

Numéro 311 du 15/11/1960

Classification des problèmes de l'astronautique
Saint-Yan, école de formation de base des pilotes de ligne
Le scaphandre DTI-100
« Jetstar », un avion d'affaire à l'échelle de l'Amérique
La 59^e usine Goodyear dans le monde tourne à Amiens
Chermetievo : nouvel aéroport de Moscou
A La Ferté-Gaucher : chasse, pêche, parachutisme

Numéro 312 du 01/12/1960

La société interplanétaire américaine
Les tours d'Atlantique
Le premier hélicoptère à réaction
Les propulseurs de l'espace
C'est de Colomb-Béchar que partiront les engins et fusées en cours d'essais
Royal Air Maroc, une compagnie dynamique
L'aviation légère et l'enseignement du pilotage

Numéro 313 du 15/12/1960

Les avions de 1910
Le Douglas DC-8
Le moteur, étude et fabrication

Numéro 314 du 01/01/1961

Ce que Newton savait
L'industrie des équipements
Cessna présente sa collection 1961
Succès technique du « Mirage » III en Suisse
Le Gardan GY-80
A bord du « Clemenceau » en essais opérationnels

Numéro 315 du 15/01/1961

Missions spéciales
Les pionniers de l'aéronautique
Bilan 1960 de l'espace
Les grands raids
L'usine d'engins la plus moderne d'Europe tourne à Bourges
Quand les intrus viennent de la mer
Une firme en pleine expansion, Bertin et Cie
La collection Beech 1961

Numéro 316 du 01/02/1961

L'aéronautique
Le Nardi FN-333 « Riviera »
La capsule « Mercury »
Le Sikorsky S-61

Numéro 317 du 15/02/1961

Trajectoires passives dans le système solaire
Lettres de Rome
Aux commandes du Beechcraft 55 « Baron »
Kamikaze
Orly 1961
En écoutant le docteur Juin parler de la fatigue des équipages de jets

Numéro 318 du 01/03/1961

A propos de la nouvelle réglementation
Direction Venus
La RAAF a 50 ans
Le M.S. 880 « Rallye Club »
La Caravelle se perfectionne

Numéro 319 du 15/03/1961

Le cargo militaire A.W. « Argosy »
Visite au GMMTA
Production du M.S. « Rallye Club »

Numéro 320 du 01/04/1961

Du SEA-I au P-840, cinquante ans de vie du pionnier Henry Potez

Numéro 321 du 15/04/1961

Les multiples activités de la GAMM
Oberth et ses compagnons
24 heures à l'Aéro-club Roger Janin
Dans l'industrie des équipements
Le Grumman G-159 « Gulfstream »
Les navires à plans porteurs
Il y a 40 ans, un exploit féminin
M. Plaud s'est posé à Toussus-le-Noble
Autour d'un planeur moderne

Numéro 322 du 01/05/1961

Youri Gagarine, premier homme de l'espace
Marcel Hanriot vient de mourir
Le successeur du T-33 est connu : le Northrop T-38 « Talon »
Une croisière de l'Ecole de l'Air
Les hydravions CAMS
Une liaison Issoire-Abidjan, en Wassmer « Super IV »

Numéro 323 du 15/05/1961

L'avion conventionnel et les techniques nouvelles au Salon
Astronautique, An IV
Les avions qui nous transportent
Les avions dont nous rêvons
Les avions spéciaux, STOL, VTOL et les GEM
L'avion qui veut reporter le terminus des lignes de transport commercial vers les terrains d'aéro-clubs, le
Breguet 941
Coup d'œil sur les moteurs
Les hélicoptères
Tour d'horizon chez les militaires

Numéro 324 du 01/06/1961

Le Potez 840 a volé
Actualité Salon
Max Holste, champion de l'Eurafrique
A l'île du Levant, la marine prépare ses armes nouvelles
Une des attractions du Salon, la « Caravelle » VII
A bord d'une fourmière volante j'ai découvert le parachutisme de demain

Numéro 325 du 15/06/1961

De-ça, de-là, en visitant le Bourget
Dans le ciel du Bourget tous les avions du monde
Les hélicoptères
Les moteurs
Les engins
L'espace au Salon
Quand le parachutisme se met à la fusée

Numéro 326 du 01/07/1961

Aux commandes du « Cobra »
La médecine astronautique
Le Piper « Cherokee »
L'histoire des hydravions CAMS

Numéro 327 du 15/07/1961

En Suède avec l'ANORAA
Gagarine journaliste
Aux commandes de l' « Aero Commander »
Le Max Holste MH-260 « Super Broussard »
Hélène Dutrieu disparaît
A Toulouse, où l'on forme les équipages de transport militaire

Numéro 328 du 01/08/1961

La vie sans pesanteur dans l'espace
Les fusées CENT Sud Aviation
Démonstration de force à Tuchino
Le « Video » du Clemenceau
Le Scintex ML-145 « Rubis »

Numéro 329 du 15/08/1961

Le système d'armes « Pershing »
L'évasion du commandant Maurice Hurel
L' « Avion Planeur » RF-02
L'aviation commerciale chinoise
Championnats de France de parachutisme
Réflexions sur la montagne
Marcel Charollais
Le 9^e Tour Aérien de France

Numéro 330 du 01/09/1961

Souvenirs inédits sur Jules Védrines
Un jour et une nuit dans l'espace
Nouvelle orientation de l'industrie aéronautique anglaise, le Hawker 1127, le Bristol T-188 et le DH-121
« Trident »
« Le jour le plus long »
L'aviation et les terrains de montagne
Qualité et sécurité ont marqué le 14^e rassemblement du RSA à Morlaix
Triomphe américain à La Ferté-Gaucher

Numéro 331 du 15/09/1961

Les hommes de l'espace face aux rayons cosmiques
Les turboréacteurs à dilution
Farnborough 1961 : encore une année de transition
Les championnats du monde de vol libre
Les équipements
Perfectionnement du sauvetage sur avion à réaction
Pas de retraite des vieux pour le N70700

Numéro 332 du 01/10/1961

Rencontre France-USA à Nantes
Les TWA commandent « Caravelle »
La 25^e heure de la cosmonautique
Renaissance de l'aviation légère en Grande-Bretagne, la famille Beagle
L'aviation navale américaine a 50 ans
Les équipements à Farnborough

Numéro 333 du 15/10/1961

En 1971, je vendrais encore des « Caravelle »
Un Potez 840 vaut deux DC-3
La chronique du docteur G. Juin
J'ai sauté sur le Mont Blanc
Douglas « Thor », l'engin américain le plus sûr

Numéro 334 du 01/11/1961

Terre-Lune et retour avant 10 ans
Le mal de l'air, danger de la cosmonautique
Records soviétiques
Voyages autour du monde
La mise à flot de « La Résolue »
Les Fiat monospace G-91 et biplace G-91 T
Dans l'industrie des équipements

Numéro 335 du 15/11/1961

Les Etats-Unis ont lancé « Saturn », la fusée la plus puissante du monde
Aux commandes du Pilatus « Porter »
L'Ecole de l'Air
« Alouette » III, l'hélicoptère le plus « haut » du monde

Numéro 336 du 01/12/1961

La conférence de presse du président Vallières
Il y a 25 ans, Mermoz disparaissait
Rolls-Royce : « Tyne » et marché commun
Le VTOL de l'Otan, toute l'Europe y travaille
X-15 l'avion-école des futurs astronautes
Un avion sage, le Legrand-Simon LS-60
Cessna : 40 ans d'amélioration continue d'une formule

Numéro 337 du 15/12/1961

Au hasard d'un voyage en Afrique noire
Enos, singe de l'espace
Les accélérations et leurs causes physiologiques
Republic F-105 D Thunderchief

Numéro 338 du 01/01/1962

L'exposition française en Inde
Visite chez Fokker, à l'heure européenne
Essai en vol du Lockheed L-60
La mise en service des « Mirage » III à Dijon
Invitation au tir : le Ryan « Firebee »

Numéro 339 du 15/01/1962

Les origines de la Chasse française
Le Ryan « Flex Wing »
La première éjection « altitude zéro », au dessus du niveau de la mer
L'Angleterre a aussi sa « bête noire » des radars : le « Buccaneer »
Le « point » de la médecine spatiale : réalisations et perspectives
Bilan spatial 1961
Le simulateur de vol du « Mirage » III

Numéro 340 du 01/02/1962

L'exercice « Long Thrust Two » et le Boeing C-135 A
Les origines de la Chasse française
Gyrafrance, « notre travail commence où la route s'arrête »
Entre les montagnes blanches
La turbomachine GeCo.T-64
Stations météorologiques automatiques
Une nouvelle technique : la biotéléométrie
Les problèmes médicaux posés par l'usage des sièges éjectables

Numéro 341 du 15/02/1962

La Force aérienne belge
Emile Aubrun, pionnier de l'aviation
Echec pour « Ranger » III et « Friendship » VII
Les angoisses du colonel Glenn
Le Potez-Heinkel CM-191
Le « Crusader », premier avion supersonique de l'US Navy
Le premier saut de Corolle et de Marie-Edith

Numéro 342 du 01/03/1962

L'aviation de bombardement
Les problèmes posés par l'avion de transport supersonique
Le De Havilland « Trident »

Numéro 343 du 15/03/1962

L'aviation de bombardement
Grandes vitesses et vision humaine
Convair « Atlas »

Numéro 344 du 01/04/1962

Numéro spécial consacré à la Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Breguet
Breguet Br-1150 Atlantic
Revue des moyens industriels et techniques de Breguet

Numéro 345 du 15/04/1962

L'aviation de bombardement
Le North American A3J-1 « Vigilante »
Le SEPR « Phoëton »
Les hélicoptères Wallis
Les pilotes sont myopes à haute altitude

Numéro 346 du 01/05/1962

Le « Terraplane », premier aéroglisseur français
L'aviation de bombardement
Le travail aérien en montagne : une réalité
Les Pilatus « Porter et Turbo-Porter »
Les dangers de la décompression accidentelle

Numéro 347 du 15/05/1962

L'effort anglais porte ses fruits : VC-10 et T-188
L'aviation de bombardement
Astronautique
La grande foire aéronautique de Hanovre
L'avion d'affaire ou 49 records du monde : « Jet Star »
Un chasseur de la Marine intéresse aussi l'US Air Force : le « Phantom » II
Les propulseurs à plasma

Numéro 348 du 01/06/1962

Meetings nationaux 1962
Le bon grain est semé
Salon de l'Aviation Légère à Cannes
L'aviation de bombardement

Numéro 349 du 15/06/1962

La 33^e Escadre de Reconnaissance
Les 50 ans d'Hispano-Suiza
L'aviation de bombardement
La course Paris-Cannes
A propos du Salon de l'aviation légère à Cannes : équipements et moteurs
L'hélicoptère Hughes 269A

Numéro 350 du 01/07/1962

Les championnats de France de parachutisme
Les 50 ans de l'Aéronavale
Le 4^e Congrès du Transport aérien militaire
Nouvelles précisions sur les sièges éjectables

Numéro 351 du 15/07/1962

Jacqueline Auriol : 1849 km/h sur « Mirage » III C
La reconnaissance et l'observation
L'Aer Macchi L-60
Une ligne française ceinture le globe
Tour du monde et décalages horaires

Numéro 352 du 01/08/1962

Le « Balzac » V
Pleumeur-Bodou, An I de la Mondiovision
Notre-Dame de la vitesse
Air-Neige, tourisme et travail
La Pan Am, compagnie américaine mais surtout mondiale
La reconnaissance et l'observation

Numéro 353 du 15/08/1962

Les championnats mondiaux de voltige
Les championnats de vol circulaire
Le Piper « Aztec »
25 h. 53 avec Max Conrad
Les transistors
Bateau vole
Les « coussins d'air » britanniques

Numéro 354 du 01/09/1962

L'exploit des « Vostok »
La médecine spatiale
Les occidentaux et le marché des Indes
Le Vickers VC-10
Notre aviation légère et sportive à l'heure du choix
Coventry 1962
Chevalier d'Orgaix : c'est St. Yan qui a gagné
Le rassemblement du RSA

Numéro 355 du 15/09/1962

Championnats du monde de parachutisme
Farnborough 1962 : la leçon faite à l'Europe
Le système de basculement des hélices du Do-29
La « Mostra » aéronautique internationale
Los Angeles-Tahiti

Numéro 356 du 01/10/1962

La « Caravelle Horizon »
« Enterprise » et « Clemenceau »
Farnborough 1962 : solides atouts et grandes espérances
Le « Sea Sky »
Du côté d'Orange
En vol avec le « Super Emeraude »

Numéro 357 du 15/10/1962

Cinq ans d'aéronautique
Le Jurca JM-5 « Sirocco »
L'aviation de transport supersonique
Une bulle de Cosmos à bord d'un tanker
50 ans d'aviation suédoise évoqués à Malmstatt

Numéro 358 du 01/11/1962

L'exportation, nerf moteur de notre industrie aéronautique
Le « Blue Streak »
Le SIPA S-251 « Antilope »
Le « Crusader » pour notre Aéronavale ?

Numéro 359 du 15/11/1962

Satisfaction et inquiétudes de notre industrie aérospatiale
Ratier-Figeac
Entraînement à bord de « Clemenceau »
A Mérignac où l'on finit le « Mystère » XX
La barrière d'arrêt BEFAB
Premier vol, premier succès du « Balzac » V
Le « Carvaire » au service de la coordination Air-Route
Des terrains pour les pilotes de montagne
En vol avec le CP-60 « Diamant »

Numéro 360 du 01/12/1962

Le « Mystère » XX étonne l'Amérique
Les grands raids – le tour du monde
Gordon Bennett, mécène de l'aviation
Le « Guarani », premier avion argentin à turbopropulseur
Le Canadair CL-41 R
L'aviation d'amateur au Canada

Numéro 361 du 15/12/1962

Numéro spécial consacré à la Société Nord-Aviation
Le Transall
MH-262 Super Broussard
Revue des moyens industriels et perspectives d'avenir
L'utilisation opérationnelle du Noratlas

Numéro 362 du 01/01/1963

L'avion de transport supersonique franco-britannique
L'impossible Monsieur G.
En vol avec le Fiat G-91 T
Le Boeing 727, neveu d'Amérique de la « Caravelle »
La « Caravelle » atterrit toute seule
Le vol musculaire hier et aujourd'hui

Numéro 363 du 15/01/1963

« Caravelle » : atterrissage automatique
Le « Tyne », turbopropulseur européen
Le « Crusader » photographe
Le vol à voile français a-t-il encore besoin de l'Etat ?
Destination Courchevel
Aux commandes du MJ-5 « Sirocco »

Numéro 364 du 01/02/1963

Raymond Delmotte, prince de la vitesse
Voici pourquoi notre « Caravelle » est unique
Avant les IXe Championnats du monde de vol à voile

Numéro 365 du 15/02/1963

Méribel, jalon du réseau alpin
Michel Wibault le modeste
Pour un avion d'entraînement opérationnel supersonique
Le De Havilland DH-125

Numéro 366 du 01/03/1963

Le « Grand Paulhan »
Le « Titan »
Joseph Thoret, qui inventa la lutte contre les remous
Le Mikoyan MiG-21
« Le Miracle des Ailes »
L'autogyre refait parler de lui

Numéro 367 du 15/03/1963

Le « Transall » a commencé ses essais en vol
Où va notre industrie aéronautique
L'homme qui aimait la guerre
Le « Super Frelon »
Junin, capitale du vol à voile
Histoire de l'autogyre

Numéro 368 du 01/04/1963

Air France évincée de l'Afrique ?
A propos du MiG-21
Où va notre industrie aéronautique
L'aviation de montagne
Des « Mirage » à la chaîne
L'autogyre fait encore parler de lui

Numéro 369 du 15/04/1963

Eurospace et le programme spatial européen
Un nouveau cinéma : « Publicis Orly »
Où va notre industrie aéronautique
Notre aéronautique navale 1963
Le Northrop X-21
Le Grumman « Hawkeye »
Le Matra M-360 « Jupiter »
L'autogyre fait encore parler de lui

Numéro 370 du 01/05/1963

Essai en vol du Cessna « Skyhawk »
Le « Mystère » XX
Le Ryan XV-A
Le Lockheed C-141

Numéro 371 du 15/05/1963

Le programme COIN
Le Sikorsky S-64 « Skycrane »
En vol avec le SFERMA « Marquis »
L'hélicoptère de sauvetage Kaman UY-2A « Seasprite »
Le « Bamby » de Jean Cantinieu
Le STOL de Robertson : du « Skylark » au « Skyshark »
L' « Intruder »

Numéro 372 du 01/06/1963

Le 25^e Salon : le memento du visiteur (Bourget)
L'Europe aérospatiale : France, Angleterre, Allemagne, Italie et Suède
Le Dassault-Sud « Balzac »
Dans la course spatiale, reste-t-il une place pour l'Europe ?
La France, l'Europe et les armes nouvelles
L'Europe du transport aérien est encore à construire
Du planeur à l'avion d'affaires, en France et en Europe
La collaboration Etats-Unis – Europe
Deux grands constructeurs russes exposent leurs points de vue : A. Mikoyan et S. Iliouchine

Numéro 373 du 15/06/1963

M. Marc Jacquet : « il faut résoudre la crise du transport aérien »
Panorama des VTO
Les américains : « le Breguet 941 est une réussite »
Premières images du salon (Bourget)

Numéro 374 du 01/07/1963

Après le 25^e Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (Bourget)
Les aéroglisseurs
L'espace
La grande parade du Salon
Les hélicoptères
Les propulseurs
L'aviation légère et d'affaire
L'aéromodélisme
Les équipements
Les engins
Le parachutisme
En vol sur le « Mirage » III B et le Breguet 941

Numéro 375 du 15/07/1963

Le concours d'armes tactique d'Aircent
Les journées de Royaumont
Le Salon Aérospatial de Toulouse
Le Moynet 360 « Jupiter »
Le feu, l'eau et l'air
Visite aux constructeurs amateurs américains
Préludes aux plates-formes cosmiques
Lockheed, l'hélicoptère et le problème du décollage vertical
Parachutisme : les championnats régionaux 1963

Numéro 376 du 01/08/1963

Tempête sur l'Atlantique Nord
Le onzième Tour de France aérien
Jean Dabry prend sa retraite
Parachutisme sportif et compétition
Le spatial exige le cadre européen
Le Do-32 motocyclette du ciel
L'affaire du TFX

Numéro 377 du 15/08/1963

« Concorde » et « Mystère » 20 à la conquête de l'Amérique
Un grand soldat : Joseph Vuillemin
Le « Super Frelon » peut encore mieux faire
Lancement réussi de « Syncomé 2 »
Le Piper « Twin Commanche »
Le « Baby » -Lucas
Les championnats de France de parachutisme
L'aviation militaire en France de 1919 à la création du ministère de l'Air
L'« Oiseau blanc » n°2

Numéro 378 du 01/09/1963

Les premiers appontages du « Super Frelon »
Les championnats de France 1963 de parachutisme
Chaque nuit en France, la Postale
L'avion-planeur Fournier RF-3
Aviation commerciale : dans les coulisses de la conférence de Salzbourg
Le GY-80 « Horizon »

Numéro 379 du 15/09/1963

Le BAC-111, valeur sûre de l'industrie aéronautique britannique
« Le téléphone rouge »
Le Cessna 336 « Skymaster »
Le Jovair 4 E « Sedan »
On n'a pas tout dit sur « Concorde »

Numéro 380 du 01/10/1963

Il y a 50 ans Roland Garros
A Istres, la SEPR fait parler la poudre
Le Commandement du Transport aérien militaire
Où va l'industrie aéronautique américaine ?
Le festival du film aéronautique
La Belle Aérodynamique
L'aviation militaire d'avant-guerre

Numéro 381 du 15/10/1963

Le XIVe Congrès d'Astronautique
Le Martin « Titan »
Le RD-02 « Edelweiss »
Le M-2 et le « Poresev » de la NASA

Numéro 382 du 01/11/1963

Incertitudes européennes
Un essai en vol du « Mirage » III B
Les jeunes, l'Etat et l'aviation
Le Mitsubishi MU-2
Le satellite français FR-1
La tournée européenne du Breguet 941

Numéro 383 du 15/11/1963

Courchevel, premier de cordée
« Big Lift », un pont aérien géant
« Concorde », tout concorde
Quand Fokker faisait ses premières armes
Le Moynet 360-4 « Jupiter »
Essai en vol du SIPA « Antilope »

Numéro 384 du 01/12/1963

Défense totale, prix de la neutralité suédoise
La 33^e escadre de reconnaissance tactique
Les propulseurs dont on parle
On n'a pas tout dit sur « Concorde »

Numéro 385 du 15/12/1963

Le « Paris » III
L'industrie aéronautique suédoise
Le « Draken » et moi
Alors les Mages partirent à la recherche de l'Atéess

Numéro 386 du 01/01/1964

L'ONERA, bastion avancé de la technologie
Le « dernier carré » des sphériques
Ballons de mon cœur
Les voilures souples de Ryan
Les hélicoptères OMEGA

Numéro 387 du 15/01/1964

Les « Rencontres internationales du film pour la jeunesse »
« Saturn »
Dans le vent de la Montagne Noire
En avion, vers les joies de la neige
Le SEEMS « Paris » III

Numéro 388 du 01/02/1964

Le fardeau des avionneurs français
Le « Balzac » a bien rempli le rôle de laboratoire volant
Saint-Yan, porte ouverte sur la ligne
Les patrouilles de voltige de l'Armée de l'Air
Deux turbines américaines

Numéro 389 du 15/02/1964

La loi-programme, à l'heure du « surfing »
En vol avec le Fournier RF-3
Les moissonneurs d'images
Le Short « Belfast »

Numéro 390 du 01/03/1964

Hispano-Suiza, une firme tournée vers l'avenir
Le Grumman « Hawkeye »
Le « Diamant » français et l'ELDO européen
Le riz est amer

Numéro 391 du 15/03/1964

A Saint-Auban, avec les maîtres de l'onde et du relief
L'avion de transport supersonique : projets américains
Quand des moteurs français équiperont une cellule anglaise : le Short SC-7 « Skyvan »
Le SE-161 « Languedoc »

Numéro 392 du 01/04/1964

Faut-il repenser « Concorde » ?
Le HS « Denison »
Pilotes des bois et des glaces
Le Lockheed A-11

Numéro 393 du 15/04/1964

Le Centre d'instruction des équipages de transport
Le « Lear Jet »
Sans queue mais sans reproches
Le « Vertigyro »
Le Rolls-Royce « Medway »
Le SE-161 « Languedoc »

Numéro 394 du 01/05/1964

Le 15^e anniversaire de l'OTAN – les Forces aériennes alliées Centre-Europe
« Triballon » et « Coussins d'air »
La spectaculaire percée du Nord 262 aux USA
René Couzinet, le tenace

Numéro 395 du 15/05/1964

ECAT, vaste programme
Le Grumman « Mohawk »
Hanovre : pas de nouveautés

Numéro 396 du 01/06/1964

Le 3^e salon de l'aviation légère et d'affaires
Le « Sicile » devient « Record »

Numéro 397 du 15/06/1964

Boeing 733
Boeing XB-70
11^e Salon de l'aviation légère
L'escadrille des Anciens

Numéro 398 du 01/07/1964

Il y a vingt ans, le débarquement
La grande aventure de Pelletier-Doisy
La propulsion supersonique
Le programme Coin

Numéro 399 du 15/07/1964

Armée de l'Air et force nucléaire stratégique
Le GAMD « Mirage » IV, premier véhicule de la dissuasion nationale
Semaine spatiale à Rome
Victoire française au premier championnat du monde militaire

Numéro 400 du 01/08/1964

Une grande activité parachutiste
Le « Mystère » 20 revole
Découverte du XB-70
Essai en vol du Scintex « Rubis »
La vie d'une base aérienne, Colmar
Le congrès de la chasse
Le General Dynamics F-111

Numéro 401 du 15/08/1964

3^e Concours d'armes tactiques Aircent
Le tour de France aérien
Il faut repenser le parachutisme
L'aéronautique dans la première guerre mondiale
Effet Magnus et « cyclogire »
Custer CCW-5

Numéro 402 du 01/09/1964

Oui il fallait reconstruire « Concorde »
La Grande-Bretagne aérospatiale
Le British Aircraft Corporation BAC « One Eleven » (BAC-111)
Défense, prestige et commerce, soucis majeurs du Royaume-Unis
La Royal Air Force
La Royal Navy et la Fleet Air Arm
L'Army et l'Army Air Corps
Transport civil : un solide fonds de commerce
Aviation légère : aucune aide de l'Etat
Parachutisme : à l'heure du français
« Nimbus », nouveau satellite météorologique
Les septièmes championnats du monde de parachutisme
A Graulhet, rassemblement RSA de haute qualité

Numéro 403 du 15/09/1964

Une grande date pour Air Inter
Le XC-142 A « Tri-Service »
Quand l'US Army expérimente
L'effort spatial français
Bordeaux-Marignane en 44 minutes sur HS-125
La bataille des tarifs va continuer
Après les 7^e Jeux Olympiques du ciel
Le tour aérien des USA

Numéro 404 du 01/10/1964

Farnborough 1964
Le championnat mondial de voltige
Le « Crusader » français

Numéro 405 du 15/10/1964

L'industrie aérospatiale française, rapport de l'USIAS
Transport commercial supersonique
Le rendez-vous des « Hovercraft »
Concorde : on sait où on va
Lear Jet et Mu-2, deux avions d'affaires
Dernier regard sur Farnborough

Numéro 406 du 01/11/1964

Quand le général Stehlin témoigne pour l'histoire
Les grands raids
Air-Sénégal
Le lancement de « Voskhod »
Après Bilbao
Entretien avec Jean Eyquem
Méduse et « Ballute »
Les premiers vols du XB-70
Un an d'activité aérospatiale

Numéro 407 du 15/11/1964

La mécanique céleste
Nouvelles précisions sur « Voskhod »
Atar, une base au pays de la soif
Cessna 320 « Skynight »
La géométrie variable
Elliott Automation LTD
L'école Fenwick Aviation
Interview de Jean d'Orgaix
La Para-Club de Dakar
Couzinet, le tenace

Numéro 408 du 01/12/1964

Vers les confins de l'univers
La course vers Mars
Le « King Air », avion d'affaires
General Dynamics – Grumman F-111 A
Les barrières d'arrêt
Les services d'informations de Sud Aviation

Numéro 409 du 15/12/1964

La course vers Mars est ouverte

La belle histoire de la « Caravelle »

Où va notre industrie aéronautique

Les jouets japonais

Numéro 410 du 01/01/1965

La lune, notre banlieue
Evacuation sanitaire en Mauritanie
La « Super Caravelle » 10 B-3

Numéro 411 du 15/01/1965

Nos maîtres les oiseaux
Thiès en Afrique Noire
Le SGAC Guyancourt
La navigation radio guidée
Le décollage court

Numéro 412 du 01/02/1965

Mars, la grande énigme
Le « Titan » III
La production du « Mystère » 20
Les turboréacteurs à doubles flux
Vee Balloon
Les avions Levasseur

Numéro 413 du 15/02/1965

« Gemini »
La Douglas Company
Les « Crusader » à Lann-Bihoué
Ski et parachutisme
Les altiports

Numéro 414 du 01/03/1965

« Saturn » S-IV B
Les « Midgets » gagnent l'Europe

Numéro 415 du 15/03/1965

Eurocontrol
« Ranger » VIII
Le Mooney 21
Le GALTDM
Le programme LOH

Numéro 416 du 01/04/1965

Le critérium des paras skieurs
Mission à bord du « Foch »
Voltige : la saison est ouverte
La soufflerie Eiffel

Numéro 417 du 15/04/1965

« Gemini » et « Voskhod »
Visite à l'industrie aéronautique italienne

Numéro 418 du 01/05/1965

Projets de la VFW
De SNAP-10 à « Early Bird »
Le NADGE
Le secours vient du ciel

Numéro 419 du 15/05/1965

Les vingt ans du COTAM
Le Lockheed C-141 « Starlifter »

Numéro 420 du 01/06/1965

La défense de l'Europe et l'avion pilote
La conquête spatiale et ses applications pacifiques
L'industrie, facteur et signe de prospérité
Le Sud Aviation SA-330, hélicoptère de manœuvre
Problèmes de défense : vers l'équilibre entre les grands et le désordre entre les autres
Une expansion accélérée de l'aviation de transport
Aviation légère, vivace sous tous les cieux
Lontemps après les Etats-Unis, la vague de l'aviation d'affaires gagne enfin l'Europe

Numéro 421 du 15/06/1965

Accords franco-britanniques et Breguet 121
L'hélice carénée
Visite à la Belgique aérospatiale
La version navale du F-III
La Lufthansa

Numéro 422 du 01/07/1965

Le XXVIe Salon de l'Aéronautique au Bourget

Numéro 423 du 15/07/1965

Une interview exclusive de M. Roland Fraissinet
Les records de Jacqueline Auriol
Les moteurs et les équipements au Salon (Bourget)
Oleg Antonov vous parle de l' « Antée »

Numéro 424 du 01/08/1965

« Concorde » s'élabore
L'exploit de « Mariner »
La formule « Lifting Body »
Les équipements au Salon (Bourget)

Numéro 425 du 15/08/1965

Aspects inconnus de Mars
Les chevauchées de « la Walkyrie »
Visite à l'industrie aérospatiale suédoise
La belle aérodynamique au Salon (Bourget)

Numéro 426 du 01/09/1965

Visite à Hispano-Suiza
Le DR-250, un vrai quadriplace
Alunissage : répétition générale
« Zond » III, gros plans sur la Lune

Numéro 427 du 15/09/1965

L'aviation générale en Europe
Les trois ans du Centre National d'Etudes Spatiales
Le HFB-320 « Hansa »

Numéro 428 du 01/10/1965

La bataille de Londres
Le Ryan XV-SA « Vertifan »

Numéro 429 du 15/10/1965

Notre industrie aérospatiale fait le point
Le B-70 « Walkyrie »
Le Britten-Norman
Pierre Lemoigne
Saupoudrage aux Antilles

Numéro 430 du 01/11/1965

Northrop F-5

Numéro 431 du 15/11/1965

Vers un « Airbus » européen
Chez Breguet à Toulouse et Biarritz
L'industrie électronique britannique
Le 20^e anniversaire de la SNECMA

Numéro 432 du 01/12/1965

Le programme lunaire américain
L' « Eclair » Lignel

Numéro 433 du 15/12/1965

Le lancement de « Diamant »
Le transport aérien de demain
Le Boeing 727
« Bébé » Nieuport

Numéro 434 du 01/01/1966

Les fusées à propergols solides
Le NADGE
Le « Twin Otter », appareil tous terrains tous temps
Michel Wibault

Numéro 435 du 15/01/1966

De la Terre à la Lune
Le North American OV-10
Avec les « Crusader »

Numéro 436 du 01/02/1966

Le Mitsubishi Mooney MU-2B
Les turbines de petite et moyenne puissance

Numéro 437 du 15/02/1966

Mirages à l'est de Suez

Numéro 438 du 01/03/1966

Le Douglas DC-8-61
Alpavia, une firme européenne
Wassmer WA-50, avion en plastique

Numéro 439 du 15/03/1966

Visite en URSS
Mil Mi-6, le plus gros hélicoptère du monde
Le DR-220

Numéro 440 du 01/04/1966

L'effort spatial français
Le « Fan Jet Falcon »

Numéro 441 du 15/04/1966

L'aéronautique civile soviétique
L'Antonov An-24
L'Aeroflot

Numéro 442 du 01/05/1966

L'industrie aérospatiale d'Allemagne Fédérale
L'Allemagne et l'Espace

Numéro 443 du 15/05/1966

Hanovre
La France et ses portes-avions
L'aviation d'affaires à 800 à l'heure
Le Bloch 152

Numéro 444 du 01/06/1966

Le Salon de Cannes
La réforme des brevets et l'IFR
L'exposition aéroportuaire de Turin

Numéro 445 du 15/06/1966

Reflets du Salon de Cannes
Pakistan International Airlines
Visite à la SNECMA

Numéro 446 du 01/07/1966

L'industrie aérospatiale japonaise
L'hélicoptère lourd Mi-6
Le SIAI Marchetti S-205

Numéro 447 du 15/07/1966

La compagnie Fraissinet
Les courses de Midgets
L'aérodynamique et l'automobile

Numéro 448 du 01/08/1966

Visite à Rolls-Royce
Deux générations de propulseurs
En mer à bord de l' « America »
Les 8 jours d'Angers
Le simulateur de « Concorde »
Aux commandes du Nord 262
La TWA

Numéro 449 du 15/08/1966

Le Lockheed L-2000
Boeing a 50 ans
Le Tour de France Aérien

Numéro 450 du 01/09/1966

Les championnats du monde de voltige
Farnborough
L'industrie aérospatiale britannique
Le Hawker Siddeley P.1127
Hélicoptères et aéroglisseurs

Numéro 451 du 15/09/1966

Une grande firme américaine, General Electric
Premiers échos de Farnborough
Visite à l'industrie britannique
Le Heinkel 274

Numéro 452 du 01/10/1966

Le SBAC Display de Farnborough
La « Caravelle » IIR

Numéro 453 du 15/10/1966

Les Hovercrafts aux USA
L'effort spatial soviétique
Le CP.100 avion de voltige ?

Numéro 454 du 01/11/1966

A bord du « Fan Jet Falcon »
L'aile volante Fauvel AV 221
Les STOL à l'école

Numéro 455 du 15/11/1966

La soufflerie de Marignane
Les « Experimental » aux USA
La Royal Air Force

Numéro 456 du 01/12/1966

« Gemini », école de l'Espace
Une bulle de vie dans l'Espace

Numéro 457 du 15/12/1966

Bataille autour de l'avion de combat
« Mirage », les multiples aspects d'un développement sans précédent
Les réacteurs de la SNECMA

Numéro 458 du 01/01/1967

Northrop F-5, trois versions pour seize nations
Les hélicoptères du Sud Aviation

Numéro 459 du 15/01/1967

Une mission ASECNA
SIAI Marchetti
René Bigand et le premier vol du F-1

Numéro 460 du 01/02/1967

L'Antonov An-2M
L'aviation agricole
Réflexions sur l'organisation de l'aviation générale
France Aéro-Service

Numéro 461 du 15/02/1967

Une interview exclusive du directeur du programme « Apollo »
Royal Air Maroc
Le Breguet 693 au combat

Numéro 462 du 01/03/1967

Deux singes dans l'Espace
Douglas DC-9
Vacances vélivoles

Numéro 463 du 15/03/1967

Quatre rangs de « Diamant »
La première étape du programme spatial français : une réussite totale
De la chambre tout confort au satellite artificiel
Air France : réservation électronique polyvalente
La 13^e Escadre de Chasse « Tout Temps »
Aviation du 3^e échelon, le régional
Le nouveau monoréacteur de l'US Navy et de l'US Air Force, LTV A-7 « Corsair » II
Marcoussis, centre de recherches de la CGE
Le service de la Formation aéronautique éclatera-t-il ?
Premier vol du Wassmer 4-21
Un nouvel avion français : le « Dauphin » DR-221/115
La radio et l'aviation
Un facteur capital : le prix de revient
L'essai en vol du Mitsubishi MU-2
La tragique odyssee de l' « Oernen »

Numéro 464 du 01/04/1967

Coopération franco-soviétique
Les nouvelles fusées américaines : les « Thor Delta » et « Thor Burner »II
Vingt ans de trafic sur l'Atlantique Nord
Saint-Yan, école française de formation des pilotes de lignes
Limiter les effets du « bang » sonique
Berlin ouvre les portes de la science au monde
L'électronique Marcel Dassault
Un an d'activité des Fédérations françaises de vol à voile et de vol à moteur
Le point de vue du président de la FFVM
Essais en vol de l'avion remorqueur « Abeille »
Prix de revient
Gabriel Voisin, premier avionneur
Pierre Mauboussin, orfèvre en aviation légère

Numéro 465 du 15/04/1967

Problèmes de la concentration
Les forces aériennes en Afrique
Les futures fusées américaines : « Thor Agena »
Air Canada à travers l'exposition de Montréal
Air France : qualification « Mystère 20 », « Caravelle » et Boeing 707
Une évacuation sanitaire en hélicoptère
Visites à la Matra, au CEV de Brétigny et au CEP de Saclay
Le Saab 37 « Viggen » remplacera quatre avions
Ce qu'on aurait pu voir (insignes de l'aviation militaire en zone Nord sous Vichy)
Fokker F-28 « Fellowship »
Au tableau d'honneur
Aile haute ou aile basse ?
L'homologation des boîtes noires
Un nouvel avion français a volé : le DR-253
Les premiers raids polaires. L'expédition d'Amundsen en Dornier « Wal »
Pierre Mauboussin, orfèvre en aviation légère

Numéro 466 du 01/05/1967

Divergences de vues. Les négociations franco-britanniques se poursuivent autour de l'avion à géométrie variable
Les futurs lanceurs « Atlas »
Problèmes d'avenir pour les petites compagnies
De Toulouse à Buenos Aires. Didier Daurat retrouve les témoins de l'aéropostale
Le Saab 37 « Viggen »
Gil Delamare, cascadeur du ciel
ADAV contre hélicoptère
Les équipements du Saab 37 « Viggen »
Le plastique dans l'industrie aérospatiale
Un championnat de France de vol à voile par club
Une description détaillée du Wassmer « Super 4-21 » et son prix de revient
Visite à l'aéro-club de Creil
La vitesse indiquée
Les premiers raids polaires. Byrd atteint le pôle nord. 2^e expédition d'Amundsen à bord du « Norge »
Pierre Mauboussin, orfèvre en aviation légère

Numéro 467 du 15/05/1967

L'Europe comprendra-t-elle enfin ?
L'aviation commerciale supersonique à l'heure de « Concorde »
De Ader à Gagarine
Aviation militaire. Les servitudes d'entraînement et de transport
Le « Mirage » F-1
Le nouvel hélicoptère SA-340
Comment et pourquoi la mission du cosmonaute Komarov dans le nouveau cosmonave « Soyouz » 1 s'est terminée en échec catastrophique
Les futurs lanceurs spatiaux
Les grandes familles de satellites. Les missions pilotées. Les vols vers la Lune et les planètes
L'aviation commerciale au Salon du Bourget
Loisirs, affaires, travail, l'aviation générale se porte bien

Numéro 468 du 01/06/1967

Airbus ou géométrie variable ?
La fusée soviétique « Vostok » au Bourget
Il y a quarante ans, Lindbergh
Visite au complexe UTA du Bourget
Conférence OACI sur les redevances
Le plus gros hélicoptère de transport européen est un dérivé civil du fameux « Super Frelon »
A Pau-Astra, l'école des troupes aéroportées
Le « Super Skymaster »
Assemblée générale de APPA
Premier rallye aérien international organisé par l'aéro-club Etienne Boileau
La vitesse indiquée
L'odyssée du dirigeable « Italia »
Pierre Mauboussin, orfèvre en aviation légère. Le PM-X, avion des records

Numéro 469 du 15/06/1967

Un grand salon sans grands enseignements
Dix-huit mille kilomètres en DH 125. De Paris à Wichita par le Groenland et retour
La géométrie variable en France. AMD « Mirage » G
L'Espace au Bourget
Les militaires au Salon
Les présentations en vol
L'aviation commerciale au Salon
L'opération « Fan Jet Falcon » à l'échelle mondiale
Le Beagle « Pup » dernier né de l'industrie aéronautique britannique
Pierre Mauboussin, orfèvre en aviation légère. Paris-Madagascar : un voyage de 30.000 km de René Lefèvre

Numéro 470 du 01/07/1967

Le « trou » de 300 pilotes. La crise de recrutement des pilotes civils
Deux sondes vers Venus. « Venus » 4 et « Mariner » 5
Les futures « Atlas » et les futures « Titan »
Deux aspects classiques du Salon : le « Mirage » M-5 et le Bell « Jet Ranger »
Le Lockheed AH-56A « Cheyenne »
« Concorde » volera dans huit mois
La belle aérodynamique au Salon du Bourget
L'Angleterre demande son admission au Marché commun
Les aménagements commerciaux des avions posent de sérieux problèmes. Visite à Orly
La traversée de l'Atlantique par Paul Rachal à bord du Mooney « Mustang »
Essai en vol et prix de revient de l'Aerocommander 200
L'Association française de la Voltige
A Toulouse se sont déroulés les Championnats de France de vol télécommandé

Numéro 471 du 15/07/1967

Pour un programme fondamental de remplacement. La France se retire du programme d'avion à géométrie variable franco-britannique
Parachutisme : résultats et commentaires du match France-URSS à Moscou
Alisarda. L'activité de cette nouvelle compagnie est liée au développement touristique de la Sardaigne
Breguet Br-941
Antonov. Le point sur les différentes productions (An-24, An-14, An-2, An-8 et An-22)
Grumman « Gulfstream » II
« Surveyor » 4 doit être lancé et tenter un nouvel alunissage
Les Ve championnats du monde de voltige se sont déroulés à Campo dell'Oro (Corse)
Essai en vol du Bölkow Bo-208 C
Transair Club
Prix de revient du Centre Est Aeronautique DR-253 « Regent »

Numéro 472 du 01/08/1967

La France et l' « Airbus »
Les nouveaux appareils soviétiques dévoilés à Domododievo
Lancement de trois sondes lunaires : « Surveyor » 4, AIMP-2 et « Lunar Orbiter » 5
Visite à la SFENA
Le nouvel aéroport de Bangui-M'Poko
Un « Falcon » parmi tant d'autres : un biréacteur AMD « Falcon » est livré aux Etats-Unis
L'aviation brésilienne
Le biplace Fournier RF-5
Essai en vol et prix de revient du « Lear Jet » 24
Le réacteur civil soviétique D-30 K
Les Ve championnats du monde de voltige se sont déroulés à Campo dell'Oro (Corse)

Numéro 473 du 15/08/1967

Les trois problèmes du transport aérien français
L'aéroport d'Amsterdam-Schiphol
Parachutisme, les championnats de France universitaires
L'aviation générale en Australie
Les « Huits Jours d'Angers »
L'essor de la construction amateur en France (les 20 ans du R.S.A.)
Le YC-12 « Tourbillon »
L'essai en vol du VB-20 « Isard »
Le Tour de France aérien
Deux nouveaux avions d'amateur sont en construction : « Joker » JPV-30 et « Barbaro » RB-70
Les activités de la société Europe Air Service
Le critérium Pierre Trebod
Pierre Mauboussin, orfèvre en aviation légère

Numéro 474 du 01/09/1967

Objectif : Mach3,5
Les satellites scientifiques « Cosmos »
La parade aérienne de Domododovo
Le lancement de l' « Airbus » (A 300)
Le « Goose » a trente ans
Les Championnats de France de vol à voile a Bourges
Tananarive-Ivato, aéroport international, vient d'être inauguré
Parachutisme, les Championnats de France Militaires voient le triomphe d'Hennebicq
Les dernières productions de Pierre Mauboussin, le M200 avec lequel J.-J. Lallemand a battu deux records internationaux

Numéro 475 du 15/09/1967

Airbus : l'OK des brumes
L'aviation civile africaine
Le dernier rapport annuel de l'OACE
Les Boeing 727 et 737
L'assemblage des fusées lunaires « Saturn »
L'aviation polonaise moderne
L'arrivée des appareils à décollage et atterrissage courts le long du port de New York
Deux moteurs de pointe : le SNECMA « Atar » 00 K-50 supersonique et le Rolls-Royce RB-207
L'homologation des matériels radio de bord
La Cinquième Coupe Marcel Doret
Le trophée international de voltige Léon Biancotto
En attendant le premier Salon de l'Aviation Générale de Gosselies
Les productions de l'ingénieur Mauboussin

Numéro 476 du 01/10/1967

Objectifs, problèmes et moyens de la politique spatiale française
La coopération est plutôt satisfaisante et M. Adenot, délégué général de l'USIAS, en développe les multiples aspects
L'aviation civile africaine
La circulation aérienne, cette grande inconnue
Les prévisions de trafic commercial
Les premiers essais opérationnels du « Turbotrain »
Spécial Xe anniversaire de « Spoutnik » I
Le IVe Salon d'automne d'aviation générale a remporté un grand succès
Après la coupe Marcel Doret, le second trophée Léon Biancotto, à Dax
Le premier salon de l'aviation générale de Gosselies
Le Salon de l'avion d'occasion, à Toussus-le-Noble
Etude des réalisations de M. Edouard Albert, dont la carrière connut de nombreuses vicissitudes

Numéro 477 du 15/10/1967

« Concorde » : problèmes de série, série de problèmes
L'AICMA se réunit à Londres
« Soyouz » et les fusées de Serguei Korolev
L'évolution des équipements de bord des origines à la guerre de 1940
Le transport aérien est en pleine expansion
Le pacifique sud, secteur phare du tourisme aérien mondial
Frank Piasecki et ses hélicoptères-combinés
Jim Bede veut boucler le tour du monde sans escale ni ravitaillement en vol à bord d'un avion léger de sa conception
Neil Williams, vainqueur du trophée Léon Biancotto
Après le tour de France aérien
Cinquante avions vendus en deux ans chez France - Aéro-Service
Comment se sont passés les championnats de France et la rencontre France – URSS
Le bombardier Amiot 143 et son histoire
Albert, un prénom de l'aviation

Numéro 478 du 01/11/1967

« Concorde » et l' « Airbus » toujours sur la sellette
Les missiles air-air d'hier, d'aujourd'hui et de demain
La Grande-Bretagne, une partenaire de demain ? La signature de l'accord de coopération pour la construction de l' « Airbus » est considérée comme un pas en avant
L'armée de l'Air mobilisée pour l'exercice « FATEX »
L'opération « Alligator » en Côte-d'Ivoire
Vénus ? Inconnue... les sondes vénusiennes « Mariner » 5 et « Venera » 4 sont arrivées à destination
Une interview exclusive de Youri Gagarine à l'occasion du 10e anniversaire du lancement de « Spoutnik » I
L'éternelle jeunesse de l' « Alouette » II
L'Iran vient de commander trois centrales électriques mobiles et autonomes Turboma qui tirent leur puissance d'une adaptation du réacteur Snecma « Atar »
La Transpac en Nouvelle-Calédonie
Les règles du VFR et de l'IFR
Bravo à la FAI
Essai en vol et prix de revient du Piper PA 28-R « Cherokee Arrow »
Optimisme raisonné chez Fenwick
En 1925, des équipages français, portugais et belge survolent et explorent l'Afrique
1926 : Costes et Rignot parcourent 5.396 kilomètres en 32 heures, battant le record du monde de durée
Albert, un prénom de l'aviation (Albert A-120 R)

Numéro 479 du 15/11/1967

Les grandes lignes du budget 1968 pour les armées
Vénus ? Mieux connue... « Venera » 4 et « Mariner » 5 accroissent nos connaissances sur la planète la plus proche de la terre
La mission « Apollo » 4
Premier essai en vol de « Saturn » V
Premier rendez-vous spatial soviétique
Arrimage sur orbite de deux « Cosmos »
Les missiles air-air d'hier, d'aujourd'hui et de demain
Les barrières d'arrêt pour avions commerciaux
L'avenir de l'hélicoptère d'affaires en France
Leduc RL-21, avion des records
Essai en vol et prix de revient du Cessna 401
Air-Madagascar
A Lucerne, la XVIIe conférence du Comité Technique de l'IATA n'a pas apporté « la » solution
En 1926, l'exploration aérienne de l'Afrique s'intensifie, l'hydravion est alors l'appareil idéal
L'aile volante de Northrop, une formule attrayante à laquelle le pionnier américain travaille depuis 1916

Numéro 480 du 01/12/1967

Les raisons et les conséquences sur les activités de notre industrie aéronautique de l'embargo sur les armes décidé et maintenu par le gouvernement français
Les missiles air-air d'hier, d'aujourd'hui et de demain
126 tonnes sur orbite, premier succès de « Saturn » V
Les 20 futures missions « Apollo »
Hydrogène la France en tête
Le rendez-vous automatique des satellites « cosmos »
La division SSBS
La bombe freinée Matra
Le Transall à réaction développé par Nord-Aviation VFW et HFB
Garrett Airesearch TPE-337
Seconde génération des « Lear Jet », le modèle 25
Le radar « Cobra » vient de prouver à Mont-de-Marsan la sécurité qu'il apporte aux équipages militaires
Le LTN 51 équipement d'avant-garde pour Air France
L'évolution des équipements de bord
Le poste de pilotage d'un appareil moderne est devenu un véritable laboratoire
Air Comores
Visite à Wassmer Aviation
Essai en vol de Cessna 421
Le HRV-I, amphibie à plans porteurs
Le gyro-directionnel
En 1927, l'exploration aérienne de l'Afrique cède la place au défrichage commercial

Numéro 481 du 15/12/1967

Le « Jaguar » n'est pas un « Phantom »
Le général d'armée aérienne Philippe Maurin
« Apollo » 4 : neuf heures en neuf photos : une description photographique de la première mission « Saturn » V- « Apollo ». Fin de la seconde phase du programme initial du Cecles-Eldo. La fusée « Europa » I F6/2 devait être lancée de Woomera au début de décembre
Jumbo-jets et baisses de tarifs
Les avions Marcel Dassault
Les derniers essais de l'« Aérotrain » dont on attend une vitesse de pointe de 400 kilomètres-heure
La firme Aero Commander est représentée en France par Aéro France
Transairco et Air-Affaires
Le « Cherokee six » 300 ch
Les berlines SPAD 56

Numéro 482 du 01/01/1968

1968, année cruciale

Chauds les avions ! : les avions trisoniques correspondent à des besoins militaires et technologiques

Pour la première fois, les fusées soviétiques sont montrées sur leur rampe de lancement

Il arrive que le prix du billet d'avion assorti d'un séjour soit nettement moins élevé que le prix du billet seul.

Paradoxe ? Non, réalité

La circulation aérienne

Les premiers vols du Dornier Do-31 E

La diode thermoïonique est-elle prête à prendre la relève des générateurs électriques classiques ?

Le « Plan Composants » suffira-t-il à rattraper le retard de la France dans le domaine de l'électronique intégrée ?

La merveilleuse histoire du Jodel

La collection 1968 de Cessna

Tout sur le Reims-Aviation « Rocket »

Les grands raids au-dessus de l'Afrique en 1929

Le Liore et Olivier 208

Numéro 483 du 15/01/1968

Premier essai en vol du module Lunar Module

L'introduction du radar dans les moyens de contrôle de la circulation aérienne a donné lieu à des procédures spécifiques

A Manille s'est tenue l'assemblée générale de l'IATA

Héli-Union, la plus importante firme de travail aérien d'Europe par hélicoptères

Le Stolmaster, ou comment faire un ADAC avec une vieille cellule que l'on truffe de réacteurs d'appoint à la demande

Le Lockheed AH-56 A « Cheyenne »

La SFIM a 21 ans

Paul Emile-Victor précise l'importance de l'apport aérien, par avions et hélicoptères, lors des expéditions polaires françaises de ces dernières années

Le Général Electric TF39 destiné au cargo géant C-5A et le Rolls-Royce « Trent »

En 1967, une pluie de records de vol à voile

Essai en vol du « Twin Comanche »

Visite chez Aéro France à Toussus-le-Noble

En 1930, Lefèvre et Demazières à bord d'un Potez 36 ouvrent l'Afrique au tourisme aérien

MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs

Numéro 484 du 01/02/1968

Spécial USA

Quelles sont les chances de l'Europe aérospatiale face aux États-Unis

L'industrie américaine (1.400.000 personnes) : un géant bien proportionné

Les firmes des États-Unis face à l'avenir

Boeing Company ; des moyens considérables, une politique hardie

United Aircraft Corporation : une gamme complète de réacteurs chez Pratt and Whitney. Des hélicoptères de plus en plus puissants chez Sikorsky

Northrop Corporation : du dynamisme et une volonté de coopération

North American-Rockwell Corporation : une diversification extrêmement poussée

Pneumo-Dynamics Corporation : à Cleveland, une production de 350 trains d'atterrissage par mois

T.R.W. : une percée fulgurante dans le domaine aérospatial

Bendix Corporation : à Teterboro, Bendix simplifie la tâche des pilotes

Beech Aircraft Corporation : des réalisations et des projets

La mission « Apollo » 5, premier essai en vol du module lunaire

Le rechapage des pneus d'avions

Visite chez Euralair

Le SEDAM N-300 « Naviplane »

Les grands raids au-dessus de l'Afrique en 1931

MM. Gourdou et Leseurre et leurs pilotes d'essais

Numéro 485 du 15/02/1968

Vers un « Mirage » G européen ?

Spécial USA

Le transport aérien américain face à l'avenir

Ling-Temco-Vought - bientôt, à Dallas, 40 « Corsair » II par mois

McDonnell-Douglas Corporation - des prévisions, des réalisations et des projets

Lockheed Aircraft Corporation - à Burbank, l'intense activité aux multiples aspects

General Electric Company - une grande lignée de propulseurs

Fairchild Hiller Corporation - un œil tourné vers l'Europe

Lear Jet Corporation - un nouveau départ

Cessna Aircraft Company - 6.633 appareils construits en 1967

Garrett-Airesearch - à Phoenix, une gamme élargie de petites turbines

Sperry Rand Corporation - tous les systèmes de guidage et de contrôle

Radio Corporation of America prépare la carte météorologique du monde

General Precision Systems - un gros effort sur la recherche

Le « Véras » instrument spatial : la DRME a développé un nouveau véhicule pour l'étude des techniques d'avenir dans le domaine du vol hypersonique. Campagne française aux Kerguelen : les expériences seront comparées à celles réalisées en Union Soviétique

Le point sur le VFW-614

Le projet Dornier d'avion à caractéristiques variables

Bilan et perspectives de la compagnie Air France

La circulation aérienne

Le vrai dossier de la détaxe de l'essence

Numéro 486 du 01/03/1968

Exportations 1967 : bilan et réflexions. Les exportations de l'industrie aérospatiale française pour l'année passée et les perspectives d'avenir

La défense contre missiles

La réussite du « Mirage » G

Le virage de l'ESRO. L'Organisation Européenne de Recherches Spatiales lancera cette année ses trois premiers satellites. Vers un « HEOS » A-2. L'évolution du « Vostok »

Le JTD9, fer de lance de Pratt and Whitney

Le « Super Frelon »

Travail aérien et jeux olympiques. Le rôle important joué par les hélicoptères de toutes armes pendant le déroulement des Jeux Olympiques d'Hiver de Grenoble

Cinq anneaux, cinq carreaux. Les parachutistes participèrent à l'ouverture des Jeux de Grenoble en réussissant de remarquables performances. Le grand saut de la flamme olympique

La conférence de Manille. Les définitions nécessaires en matière de transport aérien et son environnement

Les « Head up displays » feront-ils bientôt leur apparition à bord des avions commerciaux, comme le souhaitent de nombreux pilotes de ligne

L'aviation privée aux Etats-Unis. Deux formes particulières de cette aviation : la montgolfière à propane. « Il vit au-dessus de son avion »

Les grands raids en Afrique de 1932 à 1939

Numéro 487 du 15/03/1968

L'AJPAA et son cocktail annuel ont permis de réunir les personnalités de l'industrie et de la presse aérospatiale françaises et étrangères. Le Prix « Icare » est remis au pilote d'essais Daniel Rastel

Une interview exclusive de M. Maurice Papon, président-directeur général de Sud Aviation

Spécial « Concorde »

La collaboration franco-britannique et genèse de « Concorde ». Des milliers d'heures d'essais

Premières photos du biturbopropulseur AM Dassault MD-320 « Hirondelle » en cours de construction

La mission « Apollo » 6. Ce pourrait être la dernière

Les problèmes de la détaxe

La réponse de M. Labadie, président de la FFVM et les commentaires d'Aviation Magazine

MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs

Numéro 488 du 01/04/1968

Une victoire de l'Europe. L'importance et les conséquences industrielles et militaires de la décision belge de choisir l'avion de combat français Mirage 5
Nord Aviation 1968. Les essais de l'avion probatoire N-500 à turboventilateurs carénés. La production des missiles dans les usines de Bourges et des Mureaux
La mission « Apollo » 6. Le second vol de « Saturn » V est imminent. L'Europe spatiale de 1978. Un premier coup d'œil au rapport Causse
Kansas City, haut lieu de la TWA
Sup' Aéro à Toulouse
L'engin-cible Ryan « Firebee » II est aux essais
Avec le TF-39, General Electric fournit sa puissance au géant « Galaxy »
Le nouveau bureau de la fédération nationale des parachutistes français. La quatrième coupe internationale « para-ski »
Le centrage des avions légers
La fusion des Aéro-Clubs de Sceaux et de Saint-Cloud
Essai en vol du biréacteur HS-125 et prix de revient de l'appareil
Atmosphères de secours. Un bref aperçu des équipements d'oxygène basse et haute altitude, d'hier à aujourd'hui
Aéromodélisme à Chavenay, la traditionnelle Coupe d'Hiver
Le tour du monde. Les premières tentatives et les premiers succès
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs. Le train d'atterrissage escamotable

Numéro 489 du 15/04/1968

L'homme et le « Jaguar » : la réalisation du « Jaguar » est due à une volonté commune et constante de coopération franco-britannique
M. Claude Vallieres, président-directeur général des Sociétés Avions Marcel Dassault et Breguet-Aviation
Adieu au premier homme ayant conquis l'espace : Youri Gagarine
Les compagnies malades du dollar
Le BAC-Breguet « Jaguar »
Essai en vol du planeur « Diamant »
Le « Jet Ranger », hélicoptère d'affaires
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs

Numéro 490 du 01/05/1968

L'industrie aérospatiale de l'Allemagne fédérale est confrontée à des problèmes techniques, économiques et financiers qui conditionnent son avenir immédiat
Le général Crepin, président-directeur général de Nord Aviation
Intéressant les États-Unis, développé en Europe, le décollage ultra-court est défriché en Allemagne
Hanovre 1968. L'industrie allemande sous le signe du décollage vertical
Le Dornier Do-31 E, premier transport à réaction décollant verticalement
Recrudescence des activités soviétiques
Après le demi-échec de « Saturn » V-502, que sera « Apollo » 7 ?
Alitalia : une montée en flèche
Le transport aérien français
Le frelon, le pirate et la montagne, ou l'histoire d'une récupération réussie dans le massif du Mont-Blanc
Les débuts du NADGE
Le réseau de détection de l'OTAN commence sa carrière en Allemagne, Belgique et Hollande.
Le bâtiment réceptacle « Henri-Poincaré » prêt pour les premiers tirs
Le Sud-Nord 600 « Diplomate » et le « Rallye Six » 260 de la Socata
Parachutisme. Plein soleil à Courchevel
Aux commandes du « Rallye Club » 68
Le Wassmer WA-26 « Squale »
L'Union régionale n°13
L'assemblée générale de la FFAM (Fédération Française d'Aéromodélisme)
La grande épopée du tour du monde
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs. Le LGL-32, soit 380 avions livrés à la chasse française

Numéro 491 du 15/05/1968

Coups durs pour l'Europe spatiale. L'abandon des satellites TD-1 et TD-2 et le retrait britannique du programme ELDO posent de graves problèmes à l'industrie aérospatiale européenne
Des satellites militaires français. Une visite au laboratoire du LRBA de Vernon
M. Joseph Szydowski nous dit : « je compte développer ma politique de coopération » (Turboméca)
La Hollande, carrefour de la coopération européenne. La firme Fokker et sa politique européenne, ses moyens et ses possibilités...
Hanovre 1968
Poitiers. La plus ancienne université de France donne toujours l'exemple à travers sa nouvelle soufflerie hypersonique ouverte à tous les industriels du monde
Le groupe Dowty, un des partenaires clés de la coopération franco-britannique
Les nouveaux projets de combinés développés par Sud Aviation
Montpellier attend beaucoup de l'aviation à qui elle offre tout
L'avion agricole de l'Europe verte
Les meetings nationaux de l'air 1968
Lille, berceau des sports aériens et notamment du sport parachutiste
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs. Jacques Lecarme retrace son essai en vol du LGL-32 dont il a gardé un excellent souvenir

Numéro 492 du 01/06/1968

Feu l'Airbus européen ? Évaluation des chances de lancement du programme
Visite à l'industrie aérospatiale française organisée par l'USIAS
Tirs français au Pakistan
Nouvelles révélations soviétiques
L'aviation générale française à l'heure de vérité : les conséquences sur le vol à moteur, le vol à voile et l'industrie aéronautique de la nouvelle orientation de la politique gouvernementale
Interview de M. Raymond Reuter, commissaire général des Salons Internationaux de l'Aviation Générale Cannes 1968 et l'aviation générale
Description technique et écorché du ST-10 « Provence »
Air Afrique, société multinationale à valeur d'exemple
Parachutisme : Grivet domine à Bergerac
« Galaxy » le géant
Aéromodélisme : les juges à l'école
Les grands raids au-dessus de l'Asie en 1919
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs. L'essai en vol de Jacques Lecarme sur le LGL-32

Numéro 493 du 01/07/1968

En France, il n'y a pas de véritable politique aéronautique (lettre ouverte à M. le Premier Ministre)
Interview de M. Henri Ziegler : « depuis 20 ans, l'expansion du transport aérien n'a cessé de dépasser les pronostics des planificateurs »
Spécial « aéroports » : l'aéroport - les aéroports - le fret - les pistes et leur environnement - l'avion ne desservira plus une ville mais une région - les associations internationales aéroportuaires - la piste et ses avions - une cité de notre temps - en l'an 2000
Opération COTAM-Inter : l'Armée de l'Air a assuré pendant les grèves l'essentiel du transport aérien français et international
Le système d'observation météorologique soviétique « Meteor »
L'institut franco-allemand de recherches de Saint-Louis : un exemple de coopération fructueuse
Le Salon International de Turin
Compte rendu du 5e Salon International de Cannes
Parachutisme : meeting à Lille : « arabesques en sol mineur »
Aéromodélisme : à Valenciennes, le critérium international du nord

Numéro 494 du 15/07/1968

L'Airbus en ballottage. Dernières réflexions avant la décision définitive des trois gouvernements européens intéressés
La réforme des Corps d'ingénieurs de l'armement
Le système d'observation météorologique soviétique « Meteor »
Avec le L-1011, Lockheed de nouveau présent sur les lignes commerciales
La maintenance à Air Inter
Championnats du monde de vol à voile en Pologne : déception française à Leszno
Le Cessna A-37 B bon pour le service
D'autres précisions et un plan trois vues du MD-320 « Bi-Larzac »
Derniers reflets de Cannes
Les nouveaux brevets : le BESA devient le BIA
Essais en vol du Bellanca « Viking » 300
Parachutisme. La sélection française pour les championnats du monde
Des parachutistes britanniques en vacances dans les Pyrénées
Au CES de Livry-Gargan, des enfants construisent un planeur « Fauconnet »
Le raid Paris-Tokyo par Pelletier Doisy. La moitié du tour du monde en 120 heures. Parti avec un Breguet XIX. « Pivolo » arrive avec un Breguet XIV
« L'enfant de Marie », utilisé pour mettre au point un avion de bombardement en piqué

Numéro 495 du 01/08/1968

Vacances dans la jungle avec les « Apollonautes »
Les aéroports, leur évolution
Vingt ans d'Air France à travers les affiches
Saab 37 « Viggen »
Le XVe Pentathlon aéronautique international militaire
Le premier vol du « Galaxy »
Les parachutes freins
Après Leszno : le vol à voile à l'heure du plastique
Le tour de France aérien
Faisons le point sur le facteur de charge
Parachutisme : René Proly, vice champion des États-Unis
Aéromodélisme. L' « Hovercraft » Bell SK-5
Nouvelle mission pour l' « Alouette » III : la détection et la défense anti-sous-marine
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs. Le bombardement en piqué
Les grands raids au-dessus de l'Asie (1924)

Numéro 496 du 15/08/1968

Autour du tour : satisfactions, imperfections, inquiétudes, ou les réflexions inspirées par le déroulement du tour de France aérien 1968
La chasse aux aurores boréales. Pour la première fois l'expédition « 1968 Airborne Aurora Expedition » étudie ce phénomène mal connu
Les aéroports et leurs différents modes de gestion
Les prolongements des événements de mai sur l'évolution du transport aérien
Le Yakovlev Yak-40
Le Sud Aviation SA-321 F « Super Frelon » est mis en service en Grèce
Le championnat de France des jeunes pilotes
Un camp aéronautique de vacances à Issoire présente une expérience intéressante sous l'égide de l'Education nationale
Les championnats du monde de vol circulaire à Helsinki
Championnats de France de vol télécommandé, Rousseau et l'Aéro-Club des cigognes prennent les premières places
Le Ryan XV-5B est-il une solution aux problèmes du V/STOL ?
Le grand Maurice Nogues aux commandes d'un Caudron trimoteur défriche en 1924 la ligne Paris-Moscou malgré de grandes difficultés
MM. Gourdou et Leseurre affirment leur crédit par la réalisation d'hydravions de qualité

Numéro 497 du 01/09/1968

Les difficultés rencontrées par l'Aéro-Club de France-Confédération Nationale Aéronautique
« Orbita », réseau soviétique de télécommunications spatiales
L'oxygène n'est plus un luxe. Du distributeur d'oxygène portable aux installations fixes
Les aéroports : les installations d'Orly
Essai en vol de l'AMD « Mystère » 20
Flash sur le Rassemblement du Réseau des Sports de l'Air à Grenoble
S'entendre pour survivre : placée à un tournant important, l'aviation générale doit faire face à de graves problèmes
Faisons le point sur le givrage
L'autogire finlandais ATE-3, construction amateur tout plastique
Parachutisme. Les championnats de France universitaires
Le challenge Marc Eskenazi
Championnats de télécommande à Metz-Frescaty
La route des indes, prospectée par Sir Sefton Brancker et Alan Cobham en 1924
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs : les hydravions

Numéro 498 du 15/09/1968

« New Deal » britannique. Après avoir traversé une période difficile, la Grande-Bretagne aérospatiale aborde la prochaine décennie avec une optique nouvelle : coopération et rentabilité
La Grande-Bretagne aérospatiale
La coopération franco-britannique
Les cinq versions du WG-13
Présent et avenir du Hawker Siddeley Group
Hawker Siddeley HS-1127 « Harrier »
Rolls-Royce / Bristol Siddeley Engines : des programmes et des plans de charge très importants
Handley Page joue son avenir sur le « Jetstream »
Westland, un monopole de fait dans le domaine des hélicoptères
Short Brothers : transport, missiles et sous-traitance
Britten-Norman : un petit bureau d'études, une grande réussite
Présent et avenir de la British Aircraft Corporation
Beagle : chargé d'affaires du Royaume-Uni
Le lanceur « Black Arrow »
« Concorde » : 12 tonnes d'équipements d'essais
Piper en expansion
Budget 1969 : une véritable course d'obstacles
Faisons le point sur le givrage
Parachutisme. Championnats du monde à Graz
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs : les hydravions

Numéro 499 du 01/10/1968

Un véritable puzzle aéronautique : le programme MRA-75
Une interview exclusive du délégué général de l'USIAS. M. Jean-Noël Adenot : le maintien des prix, problème préoccupant...
L'Europe perdra-t-elle la bataille d'Intelstat IV ?
La défense aérienne française à l'heure des calculateurs
Le cinquantenaire de la Royal Air Force
Le premier vol du « Jaguar »
Farnborough 1968. Compte rendu du display : appareils et équipements
Le MD-320 « Hirondelle »
Influence des faits militaires sur les faits de l'aviation civile
Les aéroports du monde : la tour de contrôle d'Orly
Les vols du Sud Aviation « Ludion »
Réflexions après les championnats du monde de vol à voile
Les expositions aéronautiques de Gosselies et de Toussus-le-noble
Les championnats du monde de voltige à Magdebourg
L'essai en vol du Cessna 150
La turbulence de sillage
Parachutisme : les championnats de France de Vichy
Aéromodélisme. Les championnats de France de vol libre à Issoudun
MM. Gourdou et Leseurre, avionneurs : avec Georges Bruner, six avants projets

Numéro 500 du 15/10/1968

Géométrie et humour variables
Le vol lunaire, point chaud de l'actualité
Dernières nouvelles du système « Crotale »
L'ensemble automatisé de défense « Strida »
Le cinquantenaire de la Royal Air Force
Farnborough 1968, en septembre sous la pluie
La toujours jeune aviation tchèque
Ce que sera le prochain Salon du Bourget
Air Alpes et la régionalisation
Le rallye de la Police de l'Air
La coupe Marcel Doret
Essai en vol du CEA DR-315 « Petit Prince »
Parachutisme. Les championnats militaires mondiaux ont vu le triomphe des français
Un rappel des avions ayant porté comme notre numéro le chiffre 500
Les grands raids en 1925, les vols Tokyo - Paris et Paris - Téhéran

Numéro 501 du 01/11/1968

Une analyse des entraves qui freinent l'expansion de l'industrie aérospatiale française
Interview exclusive de M. Jean-Luc Lagardère. Administrateur directeur général des Sociétés Engins Matra et Matra Sports
L'avenir des missiles et des appareils pilotés dans l'Armée de l'Air
Le cinquantenaire de la Royal Air Force
L'engin cible Nord C 30
« Apollo » 7 : bon à tirer pour la lune
Derniers échos sur « Zond » 5
Comment va évoluer le transport maritime, Paris - Nord, ce que sera le nouvel aéroport de Paris
L'exposition aérospatiale de Tokyo. Le premier salon japonais a accueilli une forte participation française
Le Boeing 747. La firme de Seattle inaugure une ère nouvelle du transport aérien
Au Sicob 68, premier aboutissement du plan calcul. Mach 3 ou 15.000° C chez Union Carbide
Au Brésil, l'industrie aéronautique s'affirme
L'essai en vol du Beechcraft « Baron »
Le point sur la portance
Les championnats de France de vol circulaire à Auxerre
1926. le raid Copenhague - Tokyo

Numéro 502 du 15/11/1968

L'Airbus ou l' « arlésienne ». Quelques considérations avant la décision finale
L'avenir de l'industrie française des équipements
Réorganisation à Air France
Versions militaires du SE-3160 « Alouette » III
« Marguerite » II, premier générateur isotopique français
Le système d'arme « Roland »
De nouvelles photos du missile soviétique « Scud » C
« Apollo » 7 succès à 100 %
Le CFAS, chef d'orchestre de « Symphonie »
« Soyouz » III
L'Airbus européen A-300. Depuis « la grosse Julie », l'évolution d'un projet majeur de transport aérien
Sud Aviation. Vers une nouvelle génération de voilures tournantes
Les fluides concurrents de l'électron, les principes d'une nouvelle technologie
Du SST américain au projet de De Havilland Canada
A Genève - Cointrin, l'école IFR « Les Ailes »
L'essai en vol du Lear Jet 25
Faisons le point sur les forces aérodynamiques
Radial, QDM : intersections
Parachutisme. Les avions de largage : un tour d'horizon des problèmes posés par le remplacement des «
Broussard » et des « Dragon »
1926. Madrid - Manille. Alan Cobham : Angleterre - Australie. Les frères Arrachart

Numéro 503 du 01/12/1968

L'Europe aérospatiale doit compter avec l'Italie
L'Italie aérospatiale
Quelques réalisations italiennes en couleurs
Une interview de M. Giuseppe Caron, secrétaire d'état au budget et à la programmation économique du
gouvernement italien
Avec le général Duilio S. Fanali, chef d'état-major de l'Aeronautica Militare
L'Accademia Aeronautica ; la base - école de Lecce ; SIAI - Marchetti ; Aermacchi ; Aerfer ; Alfa - Romeo ;
Fiat (description et écorché du Fiat G-91 Y) ; Partenavia
L'UTA consolide ses positions tout en menant une bonne politique d'expansion
Le système quick - change United - Boeing pour le « 727 » : transporter des passagers le jour, du fret la nuit ?
L'Europe spatiale : renouveau d'optimisme après la conférence de Bonn
« Apollo » 8 sera une tentative de vol circumlunaire
« Soyouz » 3 : après un vol orbital de quatre jours, « Soyouz » a atterri au point prévu
La panoplie du « Nimrod », quelques détails sur l'équipement du premier appareil ASM à réaction en service
François Henry, champion du monde, parle de la situation du vol à voile français
Aux commandes du MS-894 « Commodore »
Le point sur la traînée et quelques conseils pratiques
Parachutisme. Lille, Bergerac, Chalon. Avec des moyens différents, ces trois centres donnent la preuve de la
vitalité de ce sport

Numéro 504 du 15/12/1968

La France spatiale

Quelques réalisations spatiales françaises et européennes en couleurs

Une interview exclusive de M. Robert Galley, ministre chargé de la recherche scientifique et des questions atomiques et spatiales

L'effort spatial français et son évolution

Les activités internationales du CNES

La coopération franco-américaine. « Eole » pourrait conduire à des satellites d'applications

La coopération franco-soviétique. « Roseau » étudiera la magnétosphère

La coopération franco-allemande. « Symphonie » sera lancé en 1972

Avec D-2, la France maîtresse des contraintes nouvelles

Les lanceurs spatiaux français

Le centre spatial guyanais

Des soviétiques sur la lune ?

Derniers préparatifs pour « Apollo » 8

A Toulouse-Franczal, visite au Centre d'Instruction des Equipages de Transport

Essai en vol du Mooney 21 « Executive »

François-Louis Henry parle du vol à voile

Le 70e anniversaire de l'Aéro-Club de France

Numéro 505 du 01/01/1969

Divergences autour du MRCA-75

Un grand aérodynamicien : Marcel Riffard

L'avenir du fret aérien

Les compagnies pessimistes sur le développement du cargo

La mise en service du 747 et les aménagements demandés par Air France

Le Breguet 941 aux Etats-Unis

Dissuasion 1985. Les problèmes posés à long terme par la force nationale de dissuasion et le renouvellement des vecteurs atomiques

La production Yves Gardan : du « Bagheera » au « Sher Khan »

Ce que pourrait être un avion de voltige

La courbe du chien et quelques précisions sur la polaire

1926. Challe et Weiser battent le record du monde de distance et deux pilotes polonais établissent la liaison Varsovie-Tokyo-Varsovie

Etude sur la Société Provençale de Constructions Aéronautiques dominée par l'association Louis Paulhan et Marcel Pillard

Numéro 506 du 15/01/1969

Un pavé dans la mare : la version A-300-B de l'Airbus européen

Une interview exclusive de M. Roger Chevalier, directeur général de la SEREB

La SEREB cette inconnue

Un simulateur de vol économique

Le Noël au « Clair de Terre » de Frank, Jim et Bill. Notre envoyé spécial à Cap Kennedy et Houston a suivi, heure par heure, l'extraordinaire aventure des trois cosmonautes américains

L'« Aérotrain ». Les derniers essais ont montré que ce véhicule pouvait atteindre 400 km-h en toute sécurité

Le quickstep-plan de la BOAC : une expérience qui peut amener au fret aérien une clientèle nouvelle

Le radar secondaire, instrument fondamental du contrôle de la circulation aérienne

L'année aéronautique 1969 s'annonce difficile

Une interview de M. Paul Ducellier, président de l'ACF-CNA

Les altiports à l'ordre du jour

L'effet de sol et ses surprises

Parachutisme, René Proly désire s'appuyer sur les entraîneurs fédéraux

La fin de 1926 voit le début effectif des voyages commerciaux et postaux

Numéro 507 du 01/02/1969

On demande un grand président : la Fédération Française de Vol à Moteur (FFVM)

Une interview exclusive de M. P. Georges Willekens, directeur général de la SABCA

« Apollo » 9

Les premiers vols du Tu-144

Le tourisme aérien en Afrique

L'Afrique en avion léger

Numéro 508 du 15/02/1969

Un tiercé difficile : l'incertitude pèse sur l'avenir de trois grands programmes européens, l'Airbus, le MRCA-75 et l'ELDO

Une interview exclusive de M. René Bulin, directeur général d'Eurocontrol

Eurocontrol

Expansion du fret ? Oui, mais... Les chances de progrès du transport aérien « cargo » semblent peu évidentes

Boeing 2707/300

L'avion d'entraînement à réaction vu par Dornier

« Soyouz » et ses passagers

Nouvelles précisions sur les lanceurs soviétiques

Spécial Lune

Paris-Nouméa avec un Caudron-Renault « Aiglon »

Première sortie du DM-165

Essais en vol du Piper « Navajo » PA-31

Les grands prix de l'aventure

Numéro 509 du 01/03/1969

La méritante Belgique aérospatiale
Une interview exclusive de M. Joseph Comiti, secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports
L'industrie aéronautique israélienne
Une interview exclusive de M. le vice-président d'Israël Aircraft Industries
Le « Jet Commander » va connaître en Israël une seconde carrière
L'« Arava », un ADAC de conception nationale aux utilisations multiples
L'implantation de Turboméca à Beth-Shemesh
La Belgique aérospatiale : visite à la SABCA, Fairey SA, MBLE et les ACEC
Le premier Wing de chasse tout temps à Beauvéchain
Les manoeuvres américaines qui se sont déroulées à proximité de la frontière tchécoslovaque sont un prolongement de l'opération « Big Lift »
« Apollo » 9 accumulera les risques
A bord du « LM » : plusieurs images de la capsule lunaire
Sous l'égide de la Socata : la grande famille des « Rallye ». Du premier prototype né en 1959 jusqu'au dernier-né, le « Rallye » 7-300, sept places à train rentrant
Le « Raz de Marée » d'Yves Chasles
Parachutisme, au Paraski de Corvara, Jeanine Benoit-Lizon mène la danse et règle leur compte aux trente garçons qui participent à cette épreuve

Numéro 510 du 15/03/1969

Cette sacrée maîtrise d'oeuvre, un des obstacles à l'édification de l'Europe aérospatiale
Le premier vol de « Concorde »
Une interview exclusive du Directeur général et Directeur de la production de Nord-Aviation : M. Jean-François Darteyre
Nord-Aviation, facteur important du prestige de l'industrie aérospatiale française
La France aussi s'intéresse à l'hydroptère : le projet Sud Aviation pourra transporter 200 passagers à plus de 100 kilomètres-heure
« Apollo » 9, l'expérience spatiale la plus complexe entreprise jusqu'aujourd'hui
En route pour Mars
La nouvelle aérogare Pan Am à John-Kennedy sera la plus importante installation de ce genre
Le vol et les passagers malades
Le laboratoire de Marcoussis, centre de recherche de la CGE, prépare l'avenir
Un entretien avec Claude Harang, premier engagé dans le tour du monde aérien
L'école de voltige Fenwick à Cannes
La 25e Coupe d'Hiver, épreuve traditionnelle convoitée de tous les modélistes, n'a pas failli à sa réputation

Numéro 511 du 01/04/1969

L'avenir de « Concorde » dépend, en grande partie, du marché américain
A propos des premiers vols de « Concorde ». Le point sur un avenir controversé
« Concorde » vole. Un programme d'essais en vol jamais mis sur place à ce jour. Un environnement technique considérable. Les équipages d'essais. Des photos exclusives du cinquième vol
Une nouvelle jeunesse pour le « Mustang » : équipé d'un turbopropulseur, ce vétéran est prêt pour une nouvelle carrière
« Apollo » 9 a trop bien marché ! Les techniciens n'ont rien appris
Les conquérants de la Lune seront mis en prison : Ils n'en sortiront que plusieurs semaines après leur retour
Les préoccupations d'ordre médical que comporte un voyage aérien
La formation des pilotes de United Air Lines à Denver
Le bilan positif de l'aéroport de Clermont-Ferrand
Parachutisme, avril voit la fin de la période hivernale. Un petit « Tour de France » sur l'activité de quelques centres parmi les plus dynamiques
Des précisions sur le brevet d'initiation aéronautique
Faisons le point sur la montée des avions à moteurs à pistons
Fayence, carrefour de la médecine véli-vole : vingt-deux médecins allemands sont venus en Provence étudier la physiologie en altitude
Aéromodélisme, sécurité et tracassin : une circulaire interministérielle va donner plus de soucis encore aux responsables de la sécurité

Numéro 512 du 15/04/1969

Opération « Mercure » : le contexte politique dans lequel est né et se développe le programme européen d'avions court-courrier Dassault « Mercure »

Une interview exclusive du directeur adjoint de la nouvelle société Thomson-CSF : Jean-Pierre Bouyssonnie Thomson-CSF

Le Dassault « Mercure »

Alitalia, une compagnie en pleine extension

Entretien avec un pionnier du modèle réduit

Les connecteurs Souriau et Cie, un dynamisme à la mesure du marché

Le réseau « Modified Sentinel » va être construit aux Etats-Unis contre toute attaque

Le fantastique ballet de l'araignée lunaire

Des photos remarquables ramenées par l'équipage d' « Apollo » 9

Parachutisme, Etrepagny peut devenir le second centre parisien

Le calendrier de Lille Bondues

A Cannes, le premier film sera aéronautique

Les aéro-clubs d'Algérie

Lignes de vol : le Beech 60 « Duke »

Numéro 513 du 01/05/1969

Problèmes canadiens : la jeunesse, la langue, l'indépendance économique

Le Canada aérospatial

Une interview de M. David Golden, président de l'Air Industries Association of Canada

Le National Aeronautical Establishment, Canadair, De Havilland of Canada, United Aircraft of Canada, Douglas of Canada, Abex, Acres, Aviation Electric, Bristol Aerospace, CAE Industries, Canadian Marconi, Canadian Westinghouse, Computing Devices, Dominion Aluminium Fabricating, Fairey, Field Aviation, Garrett, Genaire, Heroux Irving Air Chute, Leigh Instruments, Litton, Philips, RCA, Sicard, Skykeesh, SPAR, Uniroyal

Transport aérien au Canada et philosophie aéroportuaire

Les conquérants de la Lune seront mis en prison !

Activité fébrile à Cap Kennedy en vue d' « Apollo » 10, 11 et des missions suivantes

Approches VFR de nuit

Parachutisme, ouverture à Bergerac : le challenge Lajus

La Bretagne à l'heure de l'aviation d'affaires, interview de Louison Bobet

Faisons le point sur le vol de croisière

Les cartes usuelles

Des skis pour le « Rallye Minerva »

Aéromodélisme, assemblée générale de la FFAM

Le Grand Prix de l'Aviation

Numéro 514 du 15/05/1969

L'arbre et la forêt, l'engouement suscité par le 28e Salon du Bourget ne doit pas cacher le nombre ni la gravité des problèmes auxquels est confrontée l'industrie aérospatiale française

Présent et avenir de l'industrie aérospatiale française

Découvrir et aussi se souvenir. Le 28e Salon de l'Aéronautique et de l'Espace

L'aviation civile

Le « Mirage » F-1 succédera aux « Mirage » III et doit préparer les futurs « Mirage » G à géométrie variable

Un arsenal gigantesque dans lequel n'existe pas l'avion idéal

L'exploration de l'avenir. Les avions spéciaux ou expérimentaux sont de plus en plus nécessaires

L'espace, un havre de paix ? Nous n'en sommes qu'au 28e Salon et déjà un homme va peut-être marcher sur la Lune

Missiles. Le glaive et le bouclier

Les propulseurs. Du cheval vapeur au deca-Newton

Les équipements. De la bille au radar

Numéro 515 du 01/06/1969

Toussus, Guyancourt et Cie : les problèmes posés par les aérodromes situés près des agglomérations
Une interview exclusive de M. Jacques Maillat, commissaire général des Salons Internationaux de l'Aéronautique et de l'Espace
Le réseau Air 70 doit remplacer le réseau de transmission actuel
Vers la définition opérationnelle du « Roland »
Le Boeing 747, chef de file d'une nouvelle génération d'avions commerciaux
« Apollo » : quand $8 + 9 + 10 =$ onze !
Le VIIe Salon Aéronautique et Spatial de Toulouse
La course aérienne transatlantique du « Daily Mail »
M. Mohand Bouamreme, directeur des Transports aériens en Algérie fait, le point sur la situation des aéroclubs algériens
Le premier vol, à Guéret, du Gazuit-Valladeau GV-103 L
Les Fokker commerciaux en France. Air France utilisait 21 Fokker sur 193 appareils

Numéro 516 du 15/06/1969

S'entendre, mais comment ? Face à la concurrence étrangère et à l'exiguïté du marché national, les constructeurs français d'avions légers ont intérêt à coopérer. Mais l'entreprise est difficile
« La coopération est souhaitable mais difficile à réaliser » Une table ronde à laquelle participaient les constructeurs français d'avions légers, MM. Jean-Pierre Dumont, Yves Gardan, Auguste Mudry, Pierre Robin et Lucien Tiélys
A Cannes, le premier festival international des loisirs motorisés
La description du dernier appareil métallique de Pierre Robin, le HR-100
Des nouvelles précisions sur le SOCATO « Rallye » 7-300
La mission « Apollo » 10
Le festival aérien de Reims. La célébration du 60e anniversaire du premier meeting aérien qui fut appelé « La Grande Semaine de Champagne »
A Air France on prépare la mise en service du Boeing 747
Le programme d'été d'Air Inter
Le Salon du Bourget

Numéro 517 du 01/07/1969

Quelques réflexions sur le 28e Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace
Une interview exclusive du général Enfru, commandant les écoles de l'Armée de l'Air
Après le Salon du Bourget
Le X-15 au musée
Dans quinze jours le grand départ, « Apollo » 11 et les astronautes sont prêts
Le projet « MOL » est abandonné
Les raisons du développement de Pakistan Air Lines et l'aménagement de l'aérogare de Karachi
Faisons le point sur la vitesse de croisière
Les sournoiseries de l'altimètre
Précisions sur le « King Air » 100 et la gamme Piper
L'avion planeur RF-5
Les championnats de France de vol télécommandé ont été un festival

Numéro 518 du 15/07/1969

L'excès en tout est un défaut : la multiplicité des Salons de l'Aviation qui se déroulent en Europe va à l'encontre des objectifs visés
La grande aventure d'« Apollo » 11
La première exposition aérospatiale de Liège
Les ADAC militaires soviétique. Des nouveaux documents du MiG-21 « N°92 », MiG « Faithless » et Sukhoi « Flagon » B
Le Grumman F-14 A
Un nouveau propulseur étudié par le Laboratoire de Recherches Balistiques et Aérodynamiques
A Cannes le Festival de l'Amitié
Le rallye de la Police de l'Air
Parachutisme, la Coupe Inter-Armes qui s'est disputée à Fontainebleau a été dominée par les français
Le Challenge Graouilly, premier concours international de maquettes en vol télécommandé

Numéro 519 du 01/08/1969

L' Association Internationale des Aéroports Civils prépare l'avenir
La grande aventure d' « Apollo »
Une description détaillée de la capsule spatiale et du module lunaire
La Lune à la veille de sa conquête
L'observation des vols d' « Apollo » à l'Observatoire de Meudon
Evacuation sanitaire au Phare du Grand-Lejon. Une opération exécutée par une des trois « Alouette » II de la Gendarmerie de Rennes
Les réseaux aériens de l'Afrique francophone
Crouzet : du métro express à « Concorde »
Le « Kormoran », un système spécifique de la mission air-mer développé par Messerschmitt Bölkow en collaboration avec Nord-Aviation
Un Tour d'Allemagne exemplaire auquel participaient de nombreux appareils français
Comment vivre avec son altimètre
Le point sur la descente
Parachutisme, des Championnats de France militaires endeuillés par un accident
Félix réalise l'exploit de placer 5 carreaux
La course Londres-Manchester. Un prix fondé par le « Daily Mail » n'est remporté qu'en 1910 par Louis Paulhan sur son concurrent anglais Graham White

Numéro 520 du 15/08/1969

Le mécanisme du programme MRCA-75
Terre-Lune-Terre : un historique aller-retour sans histoire
Il y a 60 ans Louis Blériot révélait aux Anglais la puissance de l'aviation
Les 13e Huit Jours d'Angers, grande compétition internationale de vol à voile
Le 1er Salon d'Aviation Générale de Cranfield (GB)
Faisons le point sur la « descente »
Comment vivre avec son altimètre
Les réseaux aériens de l'Afrique francophone
Présentation du SEDAM N-102 « Naviplane »
Br-941 : navigation en trois dimensions
Parachutisme, chorégraphie à Biscarrosse : recherche et étude de figures nouvelles
Aéromodélisme, le critérium international Pierre Trebod ; compétition dans les domaines des planeurs.
Wakefield et motomodèles
La Coupe Henry Deutsch de la Meurthe, compétition internationale en circuit fermé
Louis Schreck et la FBA
Le Fokker C-X et le Fokker T-IV

Numéro 521 du 01/09/1969

Terre-Lune-Terre. La suite du bloc-notes de nos envoyés spéciaux au Cap Kennedy et à Houston

Le mystère de « Luna » 15 et la réussite de « Mariner » 6 et 7

Du cercle arctique à l'Asie mineure, le bloc soviétique sera au début des années 70 contenu par une ceinture de surveillance radar, fruit du plus complexe programme de coopération industrielle multinationale jamais entrepris dans ce domaine, le projet NADGE

Après dix ans de service actif, les « Hound Dog » du Strategic Air Command reste toujours une arme redoutable

Le RAP-14, une nouvelle arme de saturation à très faible dispersion

Les engins air-mer

Système de navigation sur zone automatique étudié par Lockheed

Un réflecteur laser sur la Lune

Du panier à salade à la Venus Callipyge en passant par le filet à papillons et le buffet Henri II, vus au dernier Salon du Bourget

Le sixième Championnat du Monde de voltige télécommandée a révélé un grand champion de 23 ans

Médecine et accidents aériens. Le rapport du XIIe rassemblement international de l'Association aéromédicale de France

Les enseignements à tirer des Championnats de France de vol à voile

Le RSA cette année se tenait à Laval

Rockford paradis des amateurs

La voltige en Europe et ses avions

Un vol à bord de l'« Airtourer » 150

Parachutisme, exploits français lors du match aller France-Tchécoslovaquie. Marie-France Baulez remporte trois épreuves

Numéro 522 du 15/09/1969

L'impensable abandon. Les difficultés économiques auxquelles doit faire face la France ne doivent à aucun prix conduire à une réduction systématique des crédits aérospatiaux

Une interview exclusive de M. Hugues de l'Estoile, directeur du Centre de Prospective et d'évaluations du ministère de la Défense nationale

Terre-Lune-Terre. La suite du bloc-notes de nos envoyés spéciaux au Cap Kennedy et à Houston

La Pakistan Air Force

La firme Construcciones Aeronauticas (Casa)

Air Ceylon ou le paradis des voyageurs

Nouveau système de communication en lumière non cohérente : procédé mis au point par IBM pour la NASA

Parachutisme, à Vichy des championnats nationaux et le match retour France-Tchécoslovaquie

Grenoble champion de France des clubs

A Rockford, ils étaient 3.000

Une interview de M. René Hersen, capitaine de l'équipe de France de vol à voile

« Spirales », une nouvelle rubrique d'essais en vol de planeurs ; dans ce numéro le « Cirrus »

Les championnats du monde de vol libre se sont tenus à Vienne cette année

La Coupe Michelin

L'histoire des hydravions Schreck

Numéro 523 du 01/10/1969

Une nouvelle chance pour le « Mirage » G

Une interview exclusive de M. Jean-Noël Adenot, délégué général de l'USIAS

Les premiers échantillons de roches lunaires ont été remis aux savants

L'Amérique spatiale après « Apollo » XI

Le simulateur de DC-10

Quatrième congrès annuel de l'Aerospace Medical Association

Air Inter fête ses quinze ans

Euralair : une politique, une équipe, de brillants résultats

Le Nord-Aviation Mer-Mer 38 « Exocet » et son environnement

Visites à la base de l'Aéronavale de Lann-Bihoué

L'infatigable « Super Frelon » vient d'achever à Fréjus-Saint-Raphaël un programme d'endurance de 1.000 heures de vol

L'Airbus A-300B, transport européen à haute densité

L'industrie aéronautique tchécoslovaque affirme son dynamisme

Le 6e Salon aéronautique d'automne à Toussus-le-Noble

Le Salon international de Bruxelles et le meeting de Gosselies

Yvon Féliot vainqueur de la Coupe Marcel-Doret à Carcassonne

A Dax le Trophée Léon Biancotto est remporté par Peter Kahle

Essai en vol du PR-380 « Prince »

Les championnats de France de vol libre à Lyon

Le Critérium des As.

La Shuttleworth Collection permet aux ancêtres de revivre

Numéro 524 du 15/10/1969

Un mauvais découpage : exercée par le Ministère de la Défense nationale, la tutelle de l'industrie aéronautique française n'est plus une formule adaptée au contexte actuel

L'industrie électronique britannique : L'Europe, oui, mais aussi les USA

Le 300e « Cosmos » a été placé sur orbite

L'espionnage spatial continue

L'Amérique spatiale après « Apollo » 11

Nouvelles d'« Apollo » 11, 12 et 13

La Pan Am. Sa création et son développement

Le bilan 1968 d'Air France

Le « Mercure » méritera son nom

Voltige : Carcassonne, un centre qui sous l'impulsion de Raymond Morello ne cesse d'évoluer

Essai en vol du planeur ASW-12

Faisons le point sur le trim longitudinal

La bataille de la Bataille d'Angleterre. L'extraordinaire histoire de la préparation technique de ce film

Numéro 525 du 01/11/1969

Les problèmes de la SNECMA
La Société Européenne de Propulsion
Le mystérieux ballet des trois « Soyouz ». En un seul vol les trois vaisseaux ont réalisé plus d'heures de vol que les Soviétiques n'en ont réalisées depuis Gagarine
L'Amérique spatiale après « Apollo » 11
Le « Mirage Milan »
Le Breguet 941 à rude épreuve
Visite éclair chez Boeing à Seattle
Le Boeing B-747 et le problème posé par son réacteur Pratt and Whitney JT9D-3
Amélioration des performances du B-737
Nouvel aménagement intérieur du B-727-200
Le B-2707-300
Le « Sword », système d'arme pour avion polyvalent, pourrait être choisi pour l'équipement du « Panther »
A l'Aéro-Club de France, remise de prix, diplômes et coupes
Les racers du RSA
Ligne de vol sur le Wassmer 421-250
Le point sur le centrage
Les principes d'utilisation de l'altimètre.
A Gaillac s'est disputée la première coupe expérimentale de chute libre
Le grand cirque des Cigognes s'est tenu à Brétigny. Un festival du modèle réduit en tous genres

Numéro 526 du 15/11/1969

L'Airbus et ses moteurs
L'atterrissage tous temps
L'Amérique spatiale après « Apollo » 11. Les voies vers la Lune vont se poursuivre
Nouvelles informations sur le système de défense antiaérienne à basse altitude « Crotale » développé par Thomson-CSF
Les systèmes anticollision entreront peut-être en service sur les avions commerciaux avant 1975. McDonnell Douglas vient de livrer pour évaluation à la FAA le premier de ces systèmes, le EROS II
La NBAA, véritable syndicat des utilisateurs d'avions d'affaires, a tenu ses assises à Washington
Le point sur le centrage
Ce qu'il faut savoir sur l'altimètre
En vol à bord du Fournier RF-5
Parachutisme, les Palois dominent la coupe Hennebicq
La coupe de l'Amitié à La Ferté-Gaucher
La Snecma championne de l'Ile-de-France
Les motoplaneurs de durée en vol. Deux points de vue : formule Houlberg et formule Médecin

Numéro 527 du 01/12/1969

Le concret, objectif prioritaire de l'effort spatial européen
« Il faut alléger les formalités d'importation, de certification et d'homologation. ». Table ronde du Groupement Professionnel des Industriels Importateurs d'Aéronefs (GPIA)
Bon départ, sous la pluie, d' « Apollo » 12
Visite à Moscou de l'exposition « Cosmos »
L'assemblée générale de l'IATA
Les systèmes de pilotage des grosses fusées
Le Beechcraft 99 A « Airliner »
Le CP ILS, une solution au problème des ILS
Savoir réciter « Achever » ou la philosophie de la check-list
Le Wing « Derringer », bimoteur biplace de sport et d'affaires
Le point sur la stabilité transversale et quelques considérations sur la rose des QDM

Numéro 528 du 15/12/1969

Deux attitudes significatives : illustration du mauvais découpage des responsabilités du gouvernement français dans le domaine de la construction des appareils civils

« Rendre à la France sa première place » : une interview exclusive de MM. Alain Papazow et René Proly, directeur technique national et entraîneur national de parachutisme

La mission « Apollo » 12, minute par minute

Le L-17, premier étage de « Diamant » B poursuit ses essais avec succès

Le Dassault « Mirage » G

Lockheed, le plus célèbre constructeur d'avions civils tente un retour en force sur le marché avec le L-1011 « Tristar »

Deux appareils français de voltige, le CAP-10 et le CAP-20

Le point sur la stabilité transversale

A la recherche du QDM

Le LS-1, planeur standard de compétition

Le « Vakhmistrov's circus » ou l'histoire des porte-avions soviétiques

Numéro 529 du 01/01/1970

L'Europe spatiale doit choisir des solutions d'avenir raisonnables : l'avenir des lanceurs ELDO de 3e génération

Une interview exclusive de M. Robert Gardellini, premier président de l'Aéro-Club de France-Confédération Nationale Aéronautique

« Concorde » aux mains des équipages de ligne

Le Lockheed L-500 sera-t-il le premier cargo géant civil ?

Du pain sur la planche pour Huntsville : véhicule lunaire, atelier orbital et observatoire orbital du Soleil sont les objectifs immédiats des équipes du GC Marshall Space Flight Center

L'équipage d'« Apollo » 12 : « Nous y retournerions tout de suite. »

Nombreux projets de navettes et de stations chez North American-Rockwell

Quatre filières pour la succession d'« Europa » II

Parachutisme, un programme cohérent du à l'entraîneur national René Proly devrait permettre l'éclosion de nouveaux talents

Visite au centre d'Avignon, un exemple de décentralisation

Pique-nique à Istanbul : le carnet de bord de deux pilotes qui trouvent avec l'aviation le moyen d'éviter les embouteillages routiers

Toujours le QDM et le point sur la stabilité latérale

La nouvelle Coupe Michelin est remportée en 1923 par le capitaine Girier, à bord du Breguet 14 A2, un vétéran de la Grande Guerre

Numéro 530 du 15/01/1970

ATLAS face aux triréacteurs (Air France, Alitalia, Lufthansa et Sabena)

La Piper Aircraft Corporation

L'essai en vol du « Cherokee Arrow » 200 R

L'activité d'Air Inter en 1969

Les vols vers les stations de neige

Le programme spatial japonais

Les ballons « Eole » sont opérationnels

Le plus petit moteur-fusée du monde. Produit par Rocketdyne, il mesure 12,7 mm de longueur pour 3,2 mm de diamètre

A Toussus, l'Union des Transporteurs Privés : une nouvelle société aux objectifs multiples

Mooney 1970. La gamme 1970 allie le confort à un prix de revient particulièrement bas

Faisons le point sur le contrôle latéral

Un géant à éviter : le cumulonimbus

Parachutisme, haute compétition pour tous. Ce que devrait être l'entraînement au niveau national

Parachutisme, Lille et Bergerac. Deux écoles qui se sont distinguées par leur dynamisme et leurs résultats

Numéro 531 du 01/02/1970

La nouvelle jeunesse du Nord 262

« Diamant » B et « Dial ». Ultimes préparatifs avant lancement

La grande erreur des Etats-Unis. Le président Nixon et le docteur Thomas Paine semblent s'être trompés en faisant confiance aux savants qui désirent poursuivre les expériences sur la Lune au détriment de la mise au point d'une technologie qui puisse améliorer la vie des Terriens

L'aéroport de Louisville au Kentucky

L'hydroglissance. Un phénomène qui préoccupe les aéroports

L'extension des activités d'Inter-technique

Thomson-CSF en Argentine

Le répondeur de bord pour M-5 de l'Electronique Marcel Dassault

Le CASA 212, camion volant militaire

De Havilland Canada DHC-7

Quand les secrets de la Terre nous viennent du ciel : la photographie aérienne et ses applications

Une interview de M. F. Carnec, directeur technique des activités aériennes de l'Institut Géographique National

General Electric, une firme survoltée

« Les Avions Pierre Robin » arrivent en troisième position des constructeurs français d'avions légers

Faisons le point sur les contraintes et limitations

L'aéro-club de la SNECMA

Le « bi-plane », nouvelle version 1970 du « Lark Commander » de North American Rockwell Corporation

Un voyage en montgolfière de 10 km qui vaut bien un Paris-Madrid en jet

Numéro 532 du 15/02/1970

Malaise au SGAC

« L'hydravion est l'une des solutions apportées au problème du transport de fret de demain. » Une interview exclusive de M. Arnauld de Castillon, l'un des fondateurs de l'Association générale d'Hydravation

L'avion dans le contexte général du transport

L'hydroglissance

De « Dial » à « Peole ». Veillée d'armes au Centre spatial guyanais

Une nouvelle étape pour la propulsion électrique, un satellite baptisé « SERT »

L'industrie française des équipements face au VIe Plan

Le tableau de bord, organe d'échange entre le pilote et son avion

La navigation : une clef de l'extension du trafic aérien

Pilotage automatique. De la stabilisation des avions à leur guidage

Les trains d'atterrissage

La maintenance : un problème majeur

Les radars : une révolution se prépare-t-elle ?

HFB-330. Un nouveau « fan » de l'aviation d'affaires à longue distance

Le « Black Bird », banc d'essais polyvalent

Anecdotes sur un convoi aux Comores

Le point sur vitesse et facteur de charge

Les trois états du cumulonimbus

A nouveau moteur, nouvel avion : le SIAI Marchetti SM-1019

Numéro 533 du 01/03/1970

Les chaînes de l'ATLAS. Les conséquences du choix de la formule tri réacteur par le groupe ATLAS
Une interview exclusive du chef d'Etat Major de l'armée de l'Air, le général G. Gauthier
Le budget spatial US pour 1971 sera en diminution
Premier essai de « Diamant » B
Le Japon, quatrième puissance spatiale
Lockheed C-5A « Galaxy ». Le transport de la stratégie globale
L'avion considéré au-delà et en deçà de 1.000 kilomètres
Air France : bilan et perspectives
La surveillance médicale du personnel navigant
Air Inter, formation et entraînement des pilotes
Lignes de vol : le Jurca MJ-2 « Tempête »
N'entrez pas dans un cumulonimbus
Le point sur le domaine de vol en manoeuvres
René Fournier présente un nouveau prototype, le RF-7
Le Focke-Wulf Fw 191

Numéro 534 du 15/03/1970

Vers un douloureux arbitrage. Les perspectives offertes par le VIe Plan d'équipement (matériels civils) et par le IIIe Plan à long terme (matériels militaires)
Table ronde avec les principaux dirigeants de l'IATA
L'aéronautique française face au VIe Plan d'équipement et au IIIe Plan à long terme
L'expansion de Clermont-Ferrand-Aulnat
L'automatisation de la réservation à la Swissair-Paris
Swearingen Aircraft. De la sous-traitance à l'avion complet
Le « Diamant » guyanais
Tout est prêt pour le troisième débarquement lunaire
A la veille d' « Apollo » 13, Paris a reçu la visite de « Poppy », ambassadrice de charme du programme spatial américain
A Issoire, Wassmer tient le pari du plastique
Le 5e Congrès du vol à voile français
Le point sur les sigles de vitesses
Un nouvel amphibie américain, le « Spectra », deviendra-t-il une réalité ?
Polikarpov I-I6

Numéro 535 du 01/04/1970

Politiques et géométrie variables. Les causes et les conséquences du probable abandon de la version de série du « Mirage » G-4
Trois interviews exclusives. M. Dwane L. Wallace, président du Conseil d'administration de la Cessna Aircraft Company ; M. Pierre Clostermann, président-directeur général de Reims Aviation ; M. Gerry Van Os, directeur général de la Cessna Aircraft Zone de Bruxelles
« Diamant » B: un succès technique, mais les Américains ne viendront pas en Guyane
Le « Harpon », nouveau système sol-air basse altitude
La Cessna Aircraft Company
Cessna 421 A
Essai en vol du Cessna 414
Visite à la société Reims Aviation
Demain aux couleurs américaines : les nouveaux programmes
Paris-Tokyo par Air France via Moscou et la Sibérie
Aéromodélisme. La 26e Coupe d'Hiver
L'assemblée générale de la Fédération française de Parachutisme
La firme française Lioré et Olivier
Le Hawker « Typhoon »
Le Circuit de l'Est (7 au 17 août 1910)

Numéro 536 du 15/04/1970

L'Allemagne aérospatiale à l'heure des choix
L'Allemagne aérospatiale, un panorama d'une industrie qui peut devenir le troisième « Grand » européen
Messerschmitt-Bolkow-Blohm (MBB)
Motoren und Turbo Union (MTU)
Dornier, ou la grande affaire d'une belle famille
Panavia, une panacée ?
VFW-Fokker, une fusion par-dessus les frontières
Le VAK-191B, ou un excellent programme et un avion d'avant-garde victimes des événements
L'aviation légère depuis 1930
Faisons le point sur les trims
Un vol sur le Glasflügel H-301 « Libelle »
Premier vol du DR-330

Numéro 537 du 01/05/1970

L'industrie aérospatiale française et la décennie 1970-1980
Vingt années d'Aviation Magazine

Numéro 538 du 15/05/1970

Inquiétudes spatiales franco européennes
L'ENSAE. Une doyenne tournée vers l'avenir
La mission « Apollo » 13
La Chine a lancé son premier satellite
Paris-Tokyo par la Sibérie. Le voyage d'étude d'Air France. Les voyages inauguraux de Japan Air Lines et de l'Aeroflot
Hanovre 1970
Le RF-7, extrapolation du RF-4D a volé
Faisons le point sur les premier et deuxième régimes
Le plan calcul
Le critérium paraski 70
A Bergerac, pendant le week-end de Paques, domination paloise
Le trophée Bachelier perturbé par une météo désastreuse
La coupe Bonneval à Lille
Hommage à Henri Fabre
Heinkel He 280

Numéro 539 du 01/06/1970

Où va Eurocontrol ?
L'ASECNA. Une interview exclusive de M. Louis San Marco, président de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
Le troisième niveau. Quel est-il et où va-t-il ?
L'ENAC. Un transfert réussi
Les futurs titans. La composition des familles « Titan »
Swearingen « Merlin » IIB
Brouillard et décrochage
Premiers départs pour les championnats du monde de vol à voile à Marfa
Parachutisme, le centre de Paris à La Ferté-Gaucher
Parachutisme, à Nantes, un nouveau record de précision individuelle
En 1910, la première expérience est tentée, mais c'est seulement en 1929 que l'aviation sanitaire s'organise

Numéro 540 du 15/06/1970

Vers une réforme du SGAC : à la suite de la démission de M. Jacques Boitreaud
Circulation aérienne et aviation générale
Les études de la navette spatiale commencent
Cannes 70. Tout sur le Salon international de l'aviation générale
Aérospatiale SN-600 « Corvette »
Domination de l'EIS à Moulins dans la coupe Eskenazy à laquelle participaient soixante-six compétiteurs
La coupe Hennebicq, encore une fois, n'a pu se dérouler à la date prévue
Le duel Marrot-Wester a dominé le 12e Critérium international du Nord qui se disputait à Maubeuge

Numéro 541 du 01/07/1970

Vers le renforcement de la coopération allemande ?
« Pour résoudre le problème des aérodromes secondaires de la région parisienne, une solution : créer une direction séparée ». Une interview de M. Jean Moine
« Soyouz » 9 bat le record mondial de durée de vol orbital
Les raisons de l'accident d' « Apollo » 13
« Cosmos » 70. L'industrie aérospatiale française présente à Barcelone
L'Italie à l'heure de Turin 1970
Toulouse capitale aérospatiale de la France
Le Beechcraft « King Air » 100
Faisons le point sur le décrochage
Le rallye, à Vannes, de la police de l'Air
Grumman « Wildcat »
En 1911, la course Paris-Madrid prévue en trois étapes, à laquelle s'inscrivirent vingt concurrents

Numéro 542 du 15/07/1970

Une coopération spatiale américano européenne ?
Les 424 heures de vol de « Soyouz » 9 : une nouvelle étape vers la station orbitale
Le Tupolev Tu-154
Le Musée de l' Air. Des « Collections de l'Aéronautique » au Palais de l'Air et de l'Espace
Cannes 70. Le 6e Salon International de l'Aviation Générale et des Loisirs Motorisés
Le « Cirrus » standard présenté et commenté par un spécialiste du vol à voile
A Ullavington, les championnats du monde de voltige
Parachutisme, cent vingt concurrents ont disputé les championnats interrégionaux, prélude aux championnats de France
Le Messerschmitt Bf 109 F

Numéro 543 du 01/08/1970

Comment s'effectuera le premier débarquement de l'homme sur Mars
L'avenir du fret aérien passera-t-il par l'hydravion de 1.000 tonnes ?
L'hydroptère
Vol à voile, les 12e championnats du monde à Marfa (USA)
Les 5e championnats de vol en montagne
Parachutisme, les demi-finales des championnats de France par équipes de clubs
A Auxerre, lors des championnats de France de vol circulaire, Aix-en-Provence et l'AC Vauclusien ont été particulièrement brillants
Le Musée de l' Air. Des « Collections de l'Aéronautique » au Palais de l'Air et de l'Espace

Numéro 544 du 15/08/1970

Nouveaux remous autour d' « Apollo ». La mission « Apollo » 14 sera-t-elle l'avant-dernière sur la Lune pour les Américains ? Un Soviétique prendra-t-il place à bord d'une station américaine en 1976 ?
Les perspectives d'avenir de la compagnie Air Inter
Le rassemblement international d'amateurs de l'air à Angelholm (Suède)
Au cours des « Huit jours d'Angers », Mercier (classe libre) et Ragot (en standard) remportent la Coupe d'Europe
A Hullavington (GB), Igor Egorov et Svetlana Savitskaïa (URSS) se voient attribuer le titre de champion du monde
L' « Akrostar », avion construit par la firme allemande Hirth, a été la révélation de ces championnats
Parachutisme, A Bruschal (RFA), succès de l'équipe de France, emmenée par Félix et Hardouin
Le Musée de l' Air. Les « antiquaires » du musée
L'histoire de la firme Lioré et olivier. Du LeO-20 au LeO-208

Numéro 545 du 01/09/1970

Problèmes et incertitudes britanniques. Les raisons de l'échec du programme d'avion de combat franco-britannique
Hawker Siddeley Aviation
British Aircraft Corporation
Tour d'horizon de l'industrie aérospatiale britannique
Rolls Royce, Short, Westland Helicopters Ltd, Britten-Norman, la mise sur orbite d'un satellite par la fusée « Black Arrow »
Le RSA à Bergerac
L'Europe spatiale après la quatrième conférence de Bruxelles
Le remorqueur cosmique, instrument de complément pour la navette et la station orbitale
Le tourisme aérien. Ou en est-il, ou va-t-il ?
Rallye Peugeot-Tours-Hertz
Les zones turbulentes et leurs causes
Après Vinon, les points de vue et impressions de quelques pilotes ayant participé aux onze épreuves

Numéro 546 du 15/09/1970

Le IIIe Plan à long terme
Flight Refuelling
IAI-101 « Arava »
C-5 A « GALAXY »
Le remorqueur cosmique, instrument de complément pour la navette et la station orbitale
L'Europe et le « taxi spatial »
Parachutisme. Championnats de France à Vichy : Michel Félix et Arlette Binet remportent le combiné
Encore la check-list
Faisons le point sur le triangle sacré
Essai en vol du DR-300-180R, avion remorqueur
Rassemblement des constructeurs amateurs américains à Oshkosh
L'histoire de la société Lioré et Olivier
Le « Faucon » de Kurt Tank : Focke-Wulf Fw 187

Numéro 547 du 01/10/1970

Le Bourget-sur-Mer. Deuxième exposition des matériels pour les forces navales à Paris-Le Bourget
L'annulation de deux missions « Apollo »
« Luna » 16 s'est posée en douceur sur la Lune
La remarquable expansion d'une grande compagnie : Japan Air Lines
Farnborough 1970
A Toussus-le-Noble, le premier salon de Paris de l'aviation générale
Essai en vol du Socata ST-10 « Diplomate »
Du nouveau chez RCA : radars météorologiques, DME digital, transpondeur
Premiers championnats du monde de maquettes volantes à Cranfield (Grande-Bretagne)
Championnats de France de vol libre à Niort (France)
Championnats du monde de vol circulaire à Namur (Belgique)
Parachutisme. Evolution d'un sport : préparation physique. Travail d'équipe. Progression contrôlée. Polissage et compétitions
L'histoire de la société Lioré et Olivier
Le Douglas « Boston » : les contrats européens
Le circuit européen

Numéro 548 du 15/10/1970

Quand l'expansion engendre la sclérose
Une interview de M. Helmut Schmidt, ministre de la Défense de la République fédérale d'Allemagne
Limiter le bruit. Les efforts de l'armée de l'Air pour atténuer les nuisances inhérentes aux vols d'entraînement opérationnel
« Luna » 16, une première de qualité
Les fibres optiques et leurs applications ont été présentées à Farnborough
East African Airways met à votre portée les réserves du Kenya
La cinquième réunion régionale de la navigation aérienne (OACI) et l'Atlantique nord de 1970 à 1980
Le McDonnell Douglas DC-10
Le Sixième Plan et l'aviation générale
Le planeur Schleicher ASK-13 homologué en France
L'hélicoptère « Jet Ranger » 206-A
Le curieux racer construit par Lee Mahoney : la « sorcière »
Cherchons le nord
Parachutisme, aux championnats du monde à Bled, en Yougoslavie, triomphe féminin et déception masculine
Les championnats du monde de maquettes volantes à Cranfield (GB)
Histoire des avions et hydravions Lioré et Olivier
Le Douglas « Boston »

Numéro 549 du 01/11/1970

La crise mondiale des monomoteurs légers
Une interview exclusive de M. Pierre Giraudet, directeur, adjoint au directeur général de l'Aéroport de Paris
Le programme d' « Apollo » 14 a été précisé
La mise à feu de l'étage S-IC de « Saturn »
La métallurgie, éminence grise de l'aérospatial
Alerte au feu ! Les bombardiers Canadair
L'atterrissage tout temps
Association aéromédicale de France
Le « Rallye Minerva » 220
Projections de Lambert et de Mercator
Vol à voile : vers le handicap machine
Dewoitine D-500 et 501

Numéro 550 du 15/11/1970

La France et son futur avion de combat
La Roumanie relance son industrie aéronautique
Missiles, les établissements de la DMA en Gironde
Lockheed L-1011 « Tristar »
Raoul Clédassou, en remportant la coupe Hennebicq à Pau, revient au tout premier plan
Le point sur l'évolution mondiale des sauts de démonstration
Le HR-100 180 ch des Avions Pierre Robin
Meaux-Esbly. Du nouveau à l'Est de Paris
Le centre de jeunesse de Beynes-Thiverval
Le concours militaire de 1911

Numéro 551 du 01/12/1970

Quand notre aéronautique navale s'interroge sur son avenir et sur les problèmes posés par le renouvellement de ses matériels et par la réduction de ses effectifs
Une interview exclusive de l'amiral André Storelli, chef d'état-major de la Marine nationale
Les cinquante ans de la SABCA
Nos ailes sur la mer
L'Aéronautique navale de nos côtes au Grand Large
Lanveoc-Poulmic : contre les sous-marins, l'hélicoptère
Lann-Bihoué : une base ouverte sur l'Atlantique
Nîmes-Garons : le « plat pays » de l'Aéronautique navale
Saint-Mandrier
Hyères : on prépare des pilotes de combat
Landivisiau, fer de lance de notre Marine
Des pistes sur la mer. Les matériels embarqués
Saint-Raphaël, centre d'expérimentation
Aspetto, spécialisation sur multimoteurs
Le SAMAN
Un entrepôt : Cuers
A Rochefort, la formation des spécialistes au sol
L'Aéronautique navale : une arme et un tremplin pour les jeunes
Spirales : Glasflügel « Kestrel »
L'école IFR Transairco
Réception à l'Aéro-Club de France
Le « Jet Commander » est devenu le « Commodore Jet »
Le concours d'hydroaéroplanes de Monaco

Numéro 552 du 15/12/1970

L'Europe, l'espace et le vide
Après l'ELDO, l'ESRO est en crise
Avec « Luna » 17, du matériel français a roulé sur la Lune
San Marco à l'honneur
L'engin ACRA est choisi par l'armée de Terre
Les raisons de la création de l'ATAR
Le 4e colloque de l'ITA a vu régner MM. « Alphonse » et « Tiroir Caisse »
Une famille prestigieuse, les « Falcon »
Un nouveau système de navigation autonome pour hélicoptère organisé autour d'un calculateur hybride
Crouzet
Aviation sportive, aviation de voyage et formation aéronautique
Le Dalotel DM-165
L'astronaute Charles Conrad et l'aviation générale
Le concours de Saint-Malo en 1912
L'hydroaéroplane colonial

Numéro 553 du 01/01/1971

Une interview exclusive de M. Hugues de l'Estoile, directeur des Affaires internationales à la délégation ministérielle pour l'Armement
Avec le tir de « Péole », « Diamant » B s'est qualifié
200.000.000 de tonnes sur 5.000 kilomètres. L'hydravion sera probablement le moyen le plus économique pour le transport de marchandises
Aérospatiale SA-315
La SARMA : une place au soleil du midi
Les navigants en grande visite. Clinique pour « Mirage » IV
Le Sikorsky S-67 : un hélicoptère belliqueux
A New Delhi s'est tenue la 63e Conférence de la FAI
« Akrostar » Mk-II, cheval de bataille parmi les plus compétitifs
A Wichita, Cessna a reçu ses « dealers » en fanfare

Numéro 554 du 15/01/1971

Alternatives allemandes : le point sur le programme anglo-germano-italien MRCA « Panther »
La France dénonce la convention du CERS-ESRO
Vers des quarantaines plus sévères encore ? Eviter la pollution de la Lune : souci de la NASA
Les réseaux intérieurs d'Alitalia
Uu « Puma » au Etats-Unis
Le B-1 et la règle de trois. En dépit des restrictions budgétaires dont l'USAF a été victime, le programme B-1 démarre
L'aviation militaire turque, pilier Est de l'OTAN ou son talon d'Achille ?
La métallurgie de précision
Un avion prometteur : le Socata « Rallye » 7-02
Le professeur Wegelius, président d'honneur de la FAI
Un vol sur le Partevania « Oscar » 200
La navigation à l'estime
Paris-Brazzaville en Fournier RF-5
Le Prix du « Daily-Mail ». En 1919, le premier départ pour la traversée de l'Atlantique de Harry G. Hawker et McGrieve à bord d'un Sopwith

Numéro 555 du 01/02/1971

La mue de la SNECMA
Une interview exclusive du président de la compagnie Fraissinet, M. Roland Fraissinet
« Apollo » 14 : l'histoire d'un homme
Quand l'Europe a des ailes. Un voyage d'études à Toulouse, en Allemagne et en Angleterre organisé par l'Aérospatiale
Beech Aircraft Corporation
La description du « King Air » 100
Un nouvel avion pour l'USAF. Les projets Northrop et Fairchild-Hiller dans le développement du prototype AX
L'aéroport de Paris en 1970
Le vingt-cinquième anniversaire de la première liaison régulière New York - Paris par la TWA
Faut-il modifier le statut juridique des aéroclubs ?
La sustentation : « Cette fleur délicate qui naît de la vitesse »
Deux nouveaux planeurs allemands : Le « Nimbus » 2 et l'ASW-17
Dewoitine 510

Numéro 556 du 15/02/1971

« Concorde » : les prototypes tiennent leurs promesses mais la série marque le pas

Les équipements de l'aviation générale

« Apollo 14 ». L'« alunissage » s'est déroulé selon les plans prévus malgré des incidents mineurs au départ

Le premier « Intelsat » IV, le plus grand et le plus puissant des satellites de télécommunications, vient d'être lancé

Un nouveau satellite pour l'OTAN

C'est confirmé : « Venera » s'est posé sur Vénus

Le Northrop P-530 trouvera-t-il un financement en Europe ?

Après le F-5-21 « International Fighter », Northrop continue son action pour conserver une place majeure sur les marchés extérieurs

L'engin air-sol C-30 C : un missile nouveau développé par l'Aérospatiale

Problèmes de la Fédération française de vol à voile

Le planeur motorisé biplace ASK 16

Les Hanriot 230/232

Numéro 557 du 01/03/1971

Exportations 1970 : un sommet ou un palier ?

« Apollo » 14

Avec la mise en service d'Orly-Ouest, la capacité annuelle d'Orly passe à quinze millions de passagers

Aviaservice 71. La France sera représentée à l'exposition internationale aéroportuaire de Moscou

« Caravelle » de 1 à 12

Points de vue, idées, projets, soucis, espoirs des compagnies aériennes étrangères

De nouveaux détails sur le système d'arme sol-air « Roland »

Premier vol d'un nouvel appareil italien, le I-66 « S. Francesco »

Quatre nouvelles pistes à Lognes-Emerainville

American Aviation « Yankee »

Les premiers chasseurs Mikoyan, le MiG-1 / 3

Numéro 558 du 15/03/1971

Israël, un étonnant pays confronté à certaines réalités

Israel Aircraft Industries Ltd

Le missile « Gabriel »

Le « Commodore Jet » 1123

L'« Arava »

Le « Super Mirage » existe-t-il ?

Vought Helicopter Inc

Pour les liaisons centre-ville à centre-ville sur courtes distances : ADAC, « Aérotrain » et « Turbotrain ».

Bertin, Breguet, l'Aérospatiale se préparent à entrer dans l'ère des montagnes russes

Le Gates-Lear Jet série 25

Lear Jet 24 D

« Mazout Radar », pilier de la défense aérienne de l'hexagone

« Otomat », un nouveau venu qui va loin

L'équipage d'« Apollo » 15 nous parle de sa mission

« Bleu Clair », un second satellite pour le Japon

Le 6e Congrès du vol à voile français

Les vrais problèmes de l'aviation d'affaires et du troisième niveau

Les SPAD d'André Herbemont

Numéro 559 du 01/04/1971

A la recherche du temps perdu. On ne peut plus contester le rôle de l'automatisation. L'informatique intervient dans l'ensemble du transport aérien
Sauvetage en montagne
Les calculateurs au service de l'aérospatial
L'informatique a vingt-cinq ans
Un ordinateur en libre service à l'ONERA
Une interview de Sam James, directeur de la section de calcul des trajectoires du Mission Operation Systems Department de la NASA
Les systems AIDS
L'ordinateur à Taverny
La météorologie en mutation
Le monoplace d'attaque LTV Vought A-7D « Corsair » II
Le second satellite chinois a été lancé sans fanfare
Bientôt les scaphandres pour navettes spatiales tiendront dans une valise
Une interview exclusive du président d'Ethiopian Airlines

Numéro 560 du 15/04/1971

Le Canada à la recherche d'un nouvel équilibre
Le Canada aérospatial
Une interview exclusive de M. David B. Mundy, président de l'Air Industries Association of Canada
Convoyage au dessus du Pacifique. Aujourd'hui, la plupart des avions privés sont livrés par air
La situation des compagnies selon le président-directeur général de Pan Am
Illusions sensorielles et pilotage
Les enseignements d'Aviaservice 71 à Moscou
Le lancement de D-2 A, huitième satellite français. D-2 B qui sera lancé fin 1973 est déjà en cours de réalisation
La sustentation
Cap 10
Trois nouvelles versions du Gazuit-Valladeau
1913 : l'année de l'hydraviation. Prevost remporta la première coupe Schneider sur Deperdussin. Le concours d'avions marins

Numéro 561 du 01/05/1971

Quand et comment s'effectuera le nouveau regroupement au sein de l'industrie française des équipements ?
Il y a dix ans, un homme dans l'Espace
Une machine étonnante, Le Bo-105A, un hélicoptère biturbine à rotor rigide de conception originale
Un appareil sans concurrence, le VFW-614
La coupe Lajus à Bergerac
Paraski aux Menuires
Matra dévoile un nouveau projet, l'« Albatros »
Premiers tirs de l'« Otomat »
Des mois décisifs pour l'engin antichar franco-allemand « Hot » qui se heurte au « Tow » américain en Allemagne et est opposé financièrement à l'« Acra » en France
« Petit Toussus » deviendra grand
La restructuration des aéro-clubs
Le « Rallye Minerva » aux USA
Fournier RF-7
Vol à voile, une industrie en difficultés
Le CAP-1, nouveau planeur monoplace classe libre tout plastique, est proposé par le groupe Mudry

Numéro 562 du 15/05/1971

Le tournoi des dix-sept nations. La place de l'industrie aérospatiale française dans le monde
Une politique européenne des moteurs ?
Les hélicoptères, préparer des concepts nouveaux visant un avenir brillant
La grande capacité
L'Airbus européen A-300B
Les courtes distances
Le transport supersonique
Le troisième niveau
L'avenir est aux ADAC/V
La vérité sur « Concorde »
Les propulseurs, réussir le mariage avion-moteur
L'aviation militaire : appui tactique et pénétration, la supériorité aérienne, la défense aérienne, le bombardement et la reconnaissance stratégiques, la lutte anti-sous-marins, l'entraînement, le transport tactique et stratégique
Engins et missiles, entre l'aéronautique et l'espace. Une nouvelle industrie
L'astronautique, les lanceurs, les moteurs-fusées, les charges utiles

Numéro 563 du 01/06/1971

Menace sur les compagnies aériennes régulières
Une interview exclusive du Commissaire général des Salons internationaux de l'Aéronautique et de l'Espace, M. Jacques Maillet
Astronautique, nouveaux documents soviétiques
Les essais d' « Europa » II
Avec l'échec de « Mariner », la nouvelle vague martienne débute mal
Vente de licences françaises aux Etats-Unis
Un vérin à course circulaire réalisé par la société Jacottet
De l'appui tactique à la polyvalence. Qu'est-ce qu'un avion d'appui moderne, y a t il encore la place pour des avions subsoniques ?
AMD « Mercure »
A Cannes se sont disputées les coupes Jaffaux-Tissot et Puget du Verne
La portance et l'aile en flèche
Le JP-15-40. Un nouveau planeur français en classe standard
L'histoire mal connue d'une aviation créée de toutes pièces en 1944, qui opéra devant les poches de l'Atlantique

Numéro 564 du 15/06/1971

De notables nouveautés et des absences marquantes. Les enseignements du 29e Salon dans les domaines des cellules, des moteurs, des équipements et de l'Espace
Les équipements électroniques et les modalités de l'adaptation au marché civil
Le Bourget 71
Le 29e Salon de l'Aéronautique et de l'Espace vu par les collaborateurs d' « Aviation Magazine »
L'industrie des équipements. La lutte devient plus dure et les regroupements s'imposent
L'espace. Voici le tiercé spatial dans l'ordre : première l'Union Soviétique, seconde la France et en troisième position les Etats-Unis
Les voilures tournantes. De l'économie au gigantisme. La performance technique du Mi-12
L'aviation militaire. Une panoplie incomplète. Dans le domaine des avions de combat, la France a tenu la vedette
Les missiles. Une industrie complète dans laquelle les principales nouveautés ont été apportées par la Matra
La turbo-soufflante Turboméca « Astafan »
Les présentations en vol
Matière et futurologie. Une science nouvelle qui permet de préciser les contours flous de l'avenir
L'aviation commerciale. Supersonique, gros porteurs et troisième niveau sont les têtes de chapitres du transport d'aujourd'hui
L'aviation générale. Plus de cent appareils à l'exposition statique prouvent que l'aviation générale se porte bien
Le TupolevTu-4

Numéro 565 du 01/07/1971

L'Europe, l'espace et le vide
Satory III
« Saliout » 1 et « Soyouz » 11 préfigurent l'aéronautique de demain
Le Bourget 71
Le 29e Salon vu par les collaborateurs d' « Aviation Magazine »
L'Espace. La France était en vedette avec le moteur spatial « Viking »
L'oeuvre du constructeur général Arkhip Mikhailovitch Lioulka
Considérations sur les moteurs
L'aviation militaire. La deuxième ligne et les engagés volontaires
Les missiles. Des systèmes pour le futur
L'industrie des équipements. Revue de quelques matériels français nouveaux
Le transport civil de 1980
L'aéroportuaire. Une industrie qui a su montrer son importance
L'aviation générale. Une place de choix au 29e Salon ou l'aviation de travail était largement représentée
A Quiberon, une activité toujours croissante
La forme physique du pilote
Parachutisme, trophée militaire en Belgique
Les Trois jours de Nantes
En Espagne pendant la guerre civile. Les avions d'entraînement d'Arturo Gonzales Gil et José Pazo Montes

Numéro 566 du 15/07/1971

Le Salon de Toulouse, complément du Bourget
Une interview exclusive de M. Albert Caquot
La visite du chef d'état-major de l'armée de l'Air française en URSS
Le voyage des attachés militaires parisiens sur les bases de l'AA
Projets Dornier
Les moyens aériens utilisés lors des campagnes nucléaires du Pacifique
Le drame de Soyouz
Microturbo, un démarrage foudroyant
A travers les stands français du Salon, un grand nombre de matériels nouveaux étaient présentés au Bourget
L'Aéro-Club de l'Ouest à l'heure des huit jours d'Angers
Les aéroports de l'Europe de l'Ouest ont confronté leurs points de vue
Le marketing, fer de lance de la progression à Air Canada
La BEA à l'heure des langues européennes
Le bilan de la Lufthansa
Instabilité statique et dynamique
La Varig, compagnie brésilienne utilise des ST-10 « Diplomate » pour la formation de ses pilotes
Le premier rassemblement international d'hélicoptères au Touquet
La coupe Marcel Doret interrompue par le mauvais temps
Vers la construction sous licence en France de deux planeurs allemands : les Scheibe SF-27 et « Alerion » BF-4
Les championnats de France de vol télécommandé qui se sont déroulés à Maubeuge montrent des progrès certains sur les années passées
Nieuport-Delage et ses sesquiplans, l'histoire des Nieuport 62

Numéro 567 du 01/08/1971

Une interview exclusive de M. Louis Couhé
En jeep sur la Lune
Missiles et têtes de prélèvement
Air Inter en 1970
L'Aérosport « Rail »
Le trophée international Léon Biancotto
Vol à voile, la coupe d'Europe 1971
Vinon 1971
Parachutisme, les demi-finales des championnats de France
Nouveautés. Les voiles de demain. Le harnais allégé
Les championnats de France de vol circulaire à Montpellier
Le Tupolev Tu-4
Les Spad d'André Herbemont
Nieuport-Delage et ses sesquiplans

Numéro 568 du 15/08/1971

« Apollo » 15
Un nouveau programme pour l'ESRO
Lancement du satellite français « Eole »
Le B-1. Ambitions et contraintes financières
A Moulins, les championnats de France de vol à voile
L'aviation d'amateur en France
Le JP-20/90 « Impala »
Les racers au RSA
Les planeurs « amateur ». Le « Trucavaysse »
A Göteborg se sont déroulés les championnats du monde de vol libre
La Llagonne au goût du jour
Le DM-165 Dalotel
Les SPAD d'André Herbemont
TU-4, le bombardier qui coûta des milliards à l'Amérique
Les « Helldiver » de la Marine française en 1940

Numéro 569 du 01/09/1971

La fusion des sociétés Avions Marcel Dassault et Breguet Aviation
Un vol à bord de « Concorde »
« Eole », premier satellite français opérationnel
Le bilan d' « Apollo » 15
Les N-2, premiers ADAC australiens. Le GAF N-2
Cambrai 71. Un rassemblement de transition
« The Baron flies again », un grand cirque à l'américaine
Après la Coupe d'Europe à Angers et les Championnats de France à Moulins
L'atmosphère standard
Un nouvel appareil agricole : le MA-1 « Paymaster »
Les SPAD d'André Herbemont
Le Bloch 200 BN-4

Numéro 570 du 15/09/1971

Le réacteur civil européen de 10 tonnes. La Snecma, l'Europe et le partenaire américain
Parachutisme, les championnats de France à Vichy
Les clientèles du transport aérien : les voyages professionnels
Narita sera le Roissy japonais
La société nouvelle d'Albret
La cible supersonique haute altitude « Hast »
Le développement du système « Otomat »
La Base Aérienne de Reims. A l'occasion de la visite en France d'une escadrille soviétique de MiG-21 accompagnée de deux An-12 et d'un Tu-124
Le MiG-21, instrument de la stratégie politique soviétique
L'aviation générale européenne et la crise du dollar
Le Pitts « Special »
Maier (RFA) remporte le « Tour d'Europe » aérien
Atmosphère standard
A Moulins, la Carmam procède à la finition et à l'assemblage de « Libelle » pour le marché mondial
Le Dewoitine D-520
Les Spad d'André Herbemont
Les 8e et 9e coupes Schneider

Numéro 571 du 01/10/1971

Politique et solvabilité. La France va-t-elle perdre ses marchés internationaux d'hélicoptères ?
L'Union Soviétique a publié les résultats de son programme de « Zond » lunaires
Au centre spatial français de Kourou, les premiers lancements de fusées américaines
Une nouvelle cible téléguidée australienne, le « Turana », a commencé sa campagne d'expérimentation
Alors l'Esprit-Saint descendit à Zibelville
Ou se situent les clientèles : le troisième âge
L'Aeroflot et le plan quinquennal 1971-1976
L'école IFR de Rousseau Aviation
La Royal Malaysian Air Force
A Sao Paulo. Dans le cadre de l'exposition au Brésil, la participation de notre industrie aérospatiale
L'Aérospatiale prépare la nouvelle « Corvette »
Radars, transpondeurs et aviation générale
Le Piper « Navajo » pressurisé
Quand le « Cherokee » devient le « Seneca »
L'affaire « Bijave » entre dans une phase décisive
Largage à haute densité : le 5 septembre, 103 parachutistes sportifs ont sauté d'un « Super Constellation » de la Catair
Le Dewoitine 520
Les Spad d'André Herbemont
La Coupe Schneider 1927

Numéro 572 du 15/10/1971

L'aéronautique, « aile marchante » de l'industrie japonaise
Le Japon aérospatial
Mitsubishi, Kawasaki, Fuji, Shin Meiwa, Nipon Aeroplane Manufacturin
Du petit réacteur Ne-20 au turboréacteur J79
Les Japonais lancent avec succès leur troisième satellite
L'échec de « Luna » 13
Dans un mois, Mars recevra ses nouveaux visiteurs
Les ballons satellites de navigation
La progression du « Skylab »
Les préparatifs d' « Apollo » 16
Le rassemblement des pilotes et parachutistes de montagne à l'Alpe d'Huez
Les journées aéronautiques de Nangis
L'affaire « Bijave »
A Chambley, les championnats de France de vol libre
Shoki, le démon de Nakajima

Numéro 573 du 01/11/1971

L'industrie aéronautique et la crise monétaire
Toussus-le-Noble. Un compromis est possible. Paris a besoin d'aéroports d'aviation générale comme il a besoin de transports urbains
18 tonnes en montagne. Le Breguet 941-S à Megève, à l'Alpe d'Huez et à Méribel a démontré ce que pourrait devenir le transport aérien régulier en montagne dans les années à venir
Le général Aubinière, directeur général du CNES fait le bilan des activités du CNES dans le Ve Plan et donne les grandes orientations dans le VIe Plan
Le point sur le « Jaguar »
Parachutisme, duel Versailles-EIS à Moulins
Etoiles à Biscarrosse
A Toussus-le-Noble, lors du 8e Salon d'automne
A Lucerne s'est tenue la 64e conférence FAI
Un nouvel espoir pour le vol à voile français en classe standard avec le Jacquet-Pottier JP-15-36
En 1931 s'est courue la dernière coupe Schneider

Numéro 574 du 15/11/1971

La Snecma a choisi General Electric pour développer le réacteur civil de 10 tonnes
La nouvelle usine des Avions Marcel Dassault à Lile-Seclin participera à la fabrication du « Mercure » Nagoya 71. Le 3e Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace
Forces aériennes israéliennes
« Aérosat » : le mémorandum de coopération entre les Etats-Unis et l'Europe doit être signé
Américains et Soviétiques à l'attaque de la Planète rouge
Grumman F-14 A « Tomcat »
Où en est la PATA ? L'extension du réseau créé par la Pacific Area Travel Association
Les simulateurs se « généralisent »
Le tour de l'Afrique par deux « élèves pilotes »
A Bielsko-Biala, en Pologne, la philosophie du planeur

Numéro 575 du 01/12/1971

Autour de la crise américaine de l'aviation générale

Avec le système de reconnaissance aérienne « Gufo », la société italienne Meteor fait un pas en avant vers les systèmes non pilotés du futur

Deux nouveaux super-satellites US

L'Eldo en difficulté après F-11

Vers l'approche automatique pour hélicoptère, une solution développée par la SFIM, le coupleur SYCAF

Un radar pour la supériorité aérienne, l' « Aida » II de l'EMD, du « Milan » S aux avions d'entraînement et d'appui sol

IATA : après Montréal, Lausanne. Après Lausanne ?

Les voyages à la première place des moyens de stimulation

Air Inter : 30.000 heures de vol cet hiver

L'aviation de transport au Népal

Des nouveaux moyens de production à la SECA pour les moteurs de l'aviation générale

La division « instruction » de l'Aéro-Club de France

Savoir situer le vent

La 27e promotion de l'ENICA

Les impressions d'un premier contact avec l'Air Data Computer « Skye » Mk 2 par le champion de France 1971 (classe libre)

Les planeurs de transport

Numéro 576 du 15/12/1971

L'Europe, l'espace et le vide

L'Inde et le Pakistan face à face

Un outil d'enseignement et de recherche unique : le Nord 262 de Sup'Aéro

Orléans-Bricy à l'heure du « Transall »

Contre une menace silencieuse, le Lockheed S-3A « Viking »

AM Dassault « Mirage » F1

Précisions sur le Cessna 340

Impressions de vol à bord du Cessna « Citation »

Savoir situer le vent

Prélude aux 7e championnats du monde de voltige qui se dérouleront l'été prochain à Salon-de-Provence

Morane 406. Avec cet avion les pilotes de chasse français disposèrent enfin d'un appareil « moderne »

Les planeurs de transport

Numéro 577 du 01/01/1972

Le 3e Plan incliné : l'augmentation des coûts enregistrés en France au cours de l'année 1971 a fait éclater l'enveloppe budgétaire de la Loi-programme d'armement (1971-1975)
Le déneigement systématique de la piste de Courchevel met les champs de neige savoyards à deux heures de vol de Paris
Le présent du transport aérien dans le Pacifique
Le SA-330 « Puma » en opérations
Le « Puma » au Amérique du Sud
Un appareil prévu pour opérer jusqu'en l'an 2000 : North American-Rockwell B-1 A
« Mars » 3 s'est posé en douceur sur la Planète rouge
Les remous de la navette
Au centre national de la Montagne Noire, Guy de Lasageas transmet le flambeau à René Remande
Aux commandes du Fuji FA-200 « Aero Subaru »
Un nouveau Starck
L'exposition Cessna 1972 à Wichita dévoile les nouveautés de la grande firme américaine
Morane 406. En mai 40, dix groupes de chasse sont opérationnels sur MS-406
Les planeurs de transport.
La guerre des routes pour le Pacifique

Numéro 578 du 15/01/1972

Jeunesse et vol à voile
La coopération américano-soviétique
La décennie planétaire. Le programme d'exploration des planètes jusqu'en 1980, côté russe et côté américain
Les Soviétiques donnent des précisions sur « Mars » 3
Les accords ATAR-UCCEGA pour le développement du troisième niveau en France
Les tarifs IATA
Nouvelles usines pour le « Mercure »
Premiers essais de tir du CL-84-1. L'évaluation militaire de la formule ADAV à ailes pivotantes développée par Canadair se poursuit malgré l'abandon du programme de production
Le AV-8 A « Harrier » chez les Marines
Un ILS en bande C : le SYDAC
Le SFENA « Mini Tapir », pilote automatique pour l'aviation générale et le troisième niveau
Le Beauchamp, un nouvel appareil de voltige en 1972 ?
Le Partenavia P-68
Vent, donc dérive
Le Planeur Schleicher ASK-14 (représenté en France par Centrair) est certifié
Les escadrilles légères de défense françaises en 1940
Les planeurs de transport
Les SPAD d'André Herbemont

Numéro 579 du 01/02/1972

L'A-300B a franchi deux étapes importantes
Les perspectives en 1972 des traversées aériennes de l'Atlantique Nord
« Oreol » étudie les aurores
La navette spatiale : le président Nixon donne le coup d'envoi
Les charters. Quels sont-ils ? Qu'attendre de leur « explosion » ?
L'Airbus A-300 B
Le simulateur LMT assurera la formation des futurs équipages de l'Airbus A-300B
L'anticollision : un thème nouveau et un problème difficile
La diffusion Narvia
Autour des Lear Jet : 7.000 km en 8 h 10 mn de vol
Vent, donc dérive
A propos des autogires : des avantages mais aussi des précautions à prendre
Les escadrilles légères de défense françaises en 1940
Les planeurs de transport
Bloch MB-210

Numéro 580 du 15/02/1972

Le 3e Plan incliné

L'industrie française des équipements aéronautiques face au marché civil

Premier tir du Matra R-550 « Magie »

Un « Diamant » amélioré dès 1979

Le cinquième satellite de l'ESRO, « Heos » H 2 a été lancé avec succès

Les équipages des missions « Skylab » viennent d'être désignés par la NASA

A Las Vegas, le show Helico 1972

Le point sur le projet de modernisation de l'aéroport de Toussus-le-Noble

En vol, aux commandes du Zlin 526 AFS

La journée d'information Piper à Montfort-l'Amaury

Une interview exclusive de M. Pierre de la Martinière, président de la FFVV

Où va la construction française des planeurs ?

Les SPAD d'André Herbemont

Le Bloch MB-131 de reconnaissance

Numéro 581 du 01/03/1972

Pilotes en chômage : la crise du transport aérien mondial touche les grandes compagnies françaises

Une interview exclusive de M. Michel Bignier, directeur général du Centre national d'études spatiales

Le CNES a dix ans. Ses activités au cours du VIe Plan

Au centre d'essais des Landes, « Tibère », l'oiseau du crépuscule

La conquête de Jupiter

Patuxent River. C'est là que l'US Navy forge ses armes aériennes

Lockheed S-3A « Viking »

Tourisme aérien en Poligne

ESS-641, un nouvel appareil allemand spécialement étudié pour le remorquage

Après la réunion Piper à Montfort-l'Amaury

Les SPAD d'André Herbemont

L'aviation française d'entraînement pendant la période 1938-1940

Dans les années 30, l'Allemagne en accord avec la Russie soviétique, s'assure une place de premier ordre sur le continent chinois

Numéro 582 du 15/03/1972

L'Argentine : deux pieds en Amérique du Sud, un oeil tourné vers l'Europe

Une interview de M. Ludwig Bölkow, directeur général de MBB, président de Panavia Aircraft

Les enseignements (vus par l'Inde) du conflit indo-pakistanaï

L'Argentine aéronautique. La Force aérienne. La Fabrique militaire d'avions. L'IA-58 « Pucara ». Les lignes aériennes de l'Etat et la desserte de la Patagonie. Les Aerolineas Argentinas

Après le voyage aux Etats-Unis de M. Bhamant, ministre des Transports

La « journée technique » de l'APCA : comment cohabiter pacifiquement

SEP : essai réussi du nouveau moteur « Cora », version avec réservoirs en acier maraging Marval 18 du deuxième étage « Coralie » d' « Europa » II

Réorganisation de la direction technique de l'ELDO

Un nouveau Robin HR-100 en projet

50 ans d'activité Véritas

De Montréal à Marseille dans l'après-midi en Lear Jet 25C

Les difficultés d'utiliser la rose des QDM

La 7e assemblée générale de la FFVV

Un nouveau planeur du groupe Mudry

Rencontre internationale paraski à Pfronten (RFA)

Le musée de l'Air argentin de l'Aeroparque (Buenos Aires)

Numéro 583 du 01/04/1972

L'Europe spatiale sortira-t-elle du marasme ?

Une interview exclusive de M. Maurice Grimaud, secrétaire général à l'Aviation civile

Les nouvelles installations de l'aéroport de Francfort-Rhein-Main

TD-1A, sixième satellite de l'ESRO, a été lancé

Les aléas de la coopération Europe-USA

Un coup au but pour l' « Otomat »

Le Groupe de liaisons aérienne ministérielles (GLAM) est la plus ancienne et la plus petite des unités du transport aérien militaire

Beech Aircraft présente le U-22, ou PD-249, version COIN du « Bonanza »

Une visite à Marlow, chez Douglas Bianchi qui a réuni une des plus importantes collections de vieux appareils

Les roses ont des épines, surtout celles des QDM

« Citation » 500, premier appareil civil à réaction de Cessna

L'assemblée générale de la FFP : une assemblée nouvelle vague

La technique française, après avoir été l'une des premières du monde, est maintenant à la dérive

Curtiss SB2C-5 « Helldiver ». Cet appareil, construit à neuf cent soixante-dix exemplaires, devait équiper l'aéronavale française en 1950

Numéro 584 du 15/04/1972

Le gouvernement allemand freine l'expansion de son industrie aérospatiale

RFA 1972

Une industrie à la recherche de son équilibre

Une analyse de la situation présente des sociétés allemandes et de leurs espérances

Où en sont les trois principaux avionneurs MBB, VFW-Fokker et Dornier ?

Une revue des programmes aéronautiques en cours de réalisation et des projets : le MRCA devient une réalité ; le VFW-614, nécessité de continuer ; le VFW-624, une proposition pour le futur ; l' « Alphajet » c'est parti ; le Dornier Do-231

Les hélicoptères en Allemagne : MBB, le Bo-105 et le Bo-115 ; VFW-Fokker, la formule d'entraînement des pales par gaz froids ; Dornier, la propulsion par gaz chauds ; Wagner

Les engins, une activité multiforme

Les motoristes, évolution de la structure de ce secteur fondamental : les programmes sous licence, les programmes en coopération

L'espace et la recherche

Hanovre 1972 : une vocation internationale qui s'affirme

Défense et forces aériennes. L'éventail des matériels

L'aviation commerciale : Lufthansa et troisième niveau ont atteint le régime de croisière, mais les charters...

L'aviation générale. Essai en vol du MBB-209 « Monsun »

Généralités, visite chez Schleicher, description de l'ASK-16

Le « Compact », un planeur de début présenté en « kit »

Présentation de la gamme « Printemps » de l'Aérospatiale

L'association nationale des instructeurs fait le point

Le Dornier Do 24

Numéro 585 du 01/05/1972

Le réveil de l'oncle Sam

Une interview exclusive du président-directeur général d'Air Inter. M. Robert Vergnaud

Air Inter. Cette année 1972 est réellement capitale pour la compagnie intérieure

Les enseignements (vus par le Pakistan) du conflit indo-pakistanaï

Le satellite français SRET 1, lancé par un « Molniya » 1 soviétique, est un banc d'essais pour l'industrie SIAI-Marchetti SF-260. Les écoles civile (Sabena) et militaire belges utilisent ce petit monomoteur italien pour l'entraînement élémentaire de leurs élèves

Une turbine lente pour aller vite. L'ingénieur Laville et les Gyrovions Dorand étudient un dispositif d'entraînement pneumatique du rotor

Les rassemblements d'amateurs américains se multiplient, et celui qui vient d'avoir lieu à Flabob (Californie) en est un bel exemple

Essai en vol du Cessna « Cardinal » 177 RG

Essai en vol du planeur Schleicher ASK-73

Le Potez 540 du programme BCR

La guerre des routes : le general-manager Juan Terry Trippe

Numéro 586 du 15/05/1972

Vers un regroupement des trois grandes compagnies françaises ? Air France, UTA et Air Inter

Y a-t-il place, en France, pour plus de deux constructeurs d'avions légers ?

Les salons internationaux de l'aviation générale, des loisirs motorisés et du modélisme

Cannes 1972. Les réalités complexes de l'aviation générale mondiale

Piper PA-34 « Seneca »

Le point sur les biréacteurs d'affaires et sur les hélicoptères légers

Un aspect de la position française dans le contexte européen et mondial du vol à voile

Pilotage et navigation en salle : pour la première fois, les simulateurs font leur apparition au Salon de Cannes

Hanovre, premiers des salons internationaux en 1972

« Apollo » 16, dixième mission lunaire

« Biostack », expérience biologique européenne embarquée à bord d' « Apollo » 16

Numéro 587 du 01/06/1972

Italie 1972 : une industrie aérospatiale vouée à la coopération

« Intelsat » 5. Lockheed fait appel à l'Europe

Les premiers « shuttle » seront lancés de Cap Kennedy

La force nucléaire chinoise

Italie 1972

L'industrie aérospatiale : de grands patrons et des amoureux de l'aviation

Aeritalia, Aermacchi, Agusta, SIAI-Marchetti, les motoristes, les missiles, l'espace, les équipements, Piaggio,

Partenavia, Italtir, l'aviation générale, Caproni-Vizzola, le vol à voile, l'aviation commerciale

Une interview exclusive du vice-président-directeur général de Piper Aircraft Corporation. M. Howard Piper

Caproni-Reggiane Re-2000 « Falco » I

Numéro 588 du 15/06/1972

Imbroglie européen. Faire l'Europe n'est pas facile

Une interview exclusive du directeur général de l'Aéroport de Paris. M. Gilbert Dreyfus

Roissy-en-France : état actuel et calendrier

Alors que Dulles « Transpo 72 » vient de fermer ses portes : s'insérant parmi les autres modes de transport, le transport aérien de nos jours et de l'an 2000

La Force aérienne royale saoudienne

Les deux protagonistes du programme d'avion d'appui rapproché américain AX face à face

Le Yak-40 soviétique

Le 5^e Salon International de Turin

Derniers reflets de Cannes. Après le salon de l'aviation générale, des loisirs motorisés et du modélisme

Venise : assemblée mondiale de l'ICAOPA (Association internationale des propriétaires d'avion)

Histoire du Lioré et Olivier LeO-45

Le Convair B-32 « Dominator »

Numéro 589 du 01/07/1972

« Mirage » F-1 international

Le compte rendu des conférences faites à Royaumont à l'occasion des « Journées de l'aéronautique civile »

Programme de défense et budget américains

Un oeil électronique dans le ciel : l'AWACS (avion de détection et de contrôle des vols)

L'Institut Aéronautique Amaury de la Grange

Journée française à Turin

Les conclusions sur l'échec du tir F-11 d' « Europa » II

Le point sur « Europa » III et le remorqueur spatial avant la conférence de Bruxelles

Essai en vol du HR-200-100

Le 10e rallye aérien de la police de l'Air

Que dévoilera Piper en 1973 ? Suite de la visite aux usines de Vero Beach

Numéro 590 du 15/07/1972

L'Airbus, le « TriStar » et la BEA

Une interview exclusive de M. Charles Melchior, directeur général de la Sofréavia

La navette spatiale

La participation européenne au programme « Post Apollo »

Congrès de la Chasse et de la Reconnaissance à Cazaux

Congrès du transport à Orléans

A Luxeuil, le général Fabry, commandant la FATAC/1re RA, a évoqué pour la presse, la succession du « Mirage » IIIE

Vingt ans de voltige et de compétition. L'historique des championnats du monde de voltige

A la SNECMA, victoires contre les nuisances

La tête et la queue. Les QDR sont des enfants sages, nettement moins turbulents que les QDM

Entretien avec Luigi Pasquale sur l'aviation générale

L'aviation militaire française pendant la campagne 1939-40

Numéro 591 du 01/08/1972

La conférence spatiale européenne prévue courant juillet est reportée fin septembre

Les commandes de vol électriques remplaceront-elles les commandes mécaniques ?

Deux programmes d'études sont en cours aux Etats-Unis

Simulateur de vol pour le « Harrier »

Le CEP à Saclay, haut lieu du motorisme

Avec les Etats-Unis et la Grande-Bretagne, notre pays est un des « grands » de la propulsion

Thomson-CSF et North American Rockwell signent un accord de licence pour la promotion et la fabrication du système sol-air « Crotale » aux Etats-Unis

Deux nouveaux avions de combat US. Le McDonnell Douglas F-15 « Eagle ». Le Northrop F-5 E

Les 7e championnats internationaux de vol à voile en montagne

Peter Ernst (RFA) en classe standard et Bernard Balay (France) en classe libre, brillants vainqueurs à Vinon

Parachutisme, les championnats du monde auront lieu aux Etats-Unis à Talhequah

Les bombardiers en piqué de l'Aéronavale pendant la campagne de France

Le « plus léger que l'air » contre le « plus lourd ». Dans les années 30, le dirigeable possédait une avance technique incontestable sur l'avion

Numéro 592 du 15/08/1972

Avec l'ERTS commence le sauvetage spatial du vaisseau Terre. Depuis le 23 juillet, un satellite détecte les ressources naturelles du globe
Les racers en France
Le mouvement « racer » prend une ampleur qui retient l'attention
Quand le « Roitelet » devient « Rapace »
Les productions de Marcel Jurca
Les réalisations et projets de Pierre Vaysse
Voltige, aux championnats du monde à Salon-de-Provence, succès total des Etats-Unis en individuel
La ruée vers l'or noir. L'acheminement du pétrole de l'Alaska vers les raffineries pose un problème plus grand que l'extraction
Le projet Boeing d'un appareil géant de 150 mètres d'envergure propulsé par douze réacteurs
Vol à voile, victoire totale des pays de l'Est et nordiques aux treizièmes championnats mondiaux qui se sont déroulés à Vrsac en Yougoslavie
Les championnats du monde de maquettes volantes
Parachutisme, les grandes étoiles de France
Le Potez 63, bimoteur de combat, qui équipa les escadrilles de chasse multiplace et les groupes d'observation et de reconnaissance en 1939-1940

Numéro 593 du 01/09/1972

La Grande-Bretagne aérospatiale et le Marché commun
Grande-Bretagne 1972
Quand les Britanniques investissent en Europe
Rolls Royce : un vaste éventail de programmes
Westland Helicopters des licences utiles à une entente bénéfique
Westland-Aérospatiale WG-13 « Lynx »
British Aircraft Corporation : des liens multiples avec le Continent
Hawker Siddeley Aviation : des ambitions renouvelées
Les missiles : le maintien du potentiel national et la coopération
L'espace
Britten Norman : les difficultés s'estompent
Short : on vit sur le présent et on prépare l'avenir
Scottish Aviation : les cinq visages d'une activité
Aviation commerciale : le transport aérien en pleine mutation
Equipements : des financiers aux commandes
Aviation générale : un grand effort reste à effectuer
Vol à voile : une extrême liberté dans l'utilisation des espaces aériens
Jacques Rantet, en classe standard, et Jacques Vaneecke, en classe libre, remportent les « Huit Jours d'Angers - Coupe d'Europe »
A Egletons (Correze), le 25e rassemblement du Réseau du sport de l'air a mis en valeur quelques astuces de constructeurs amateurs
Le Gloster « Gladiator » doit sa célébrité à une fable

Numéro 594 du 15/09/1972

Plans et budgets de l'armée de l'Air
Une interview exclusive du président de l'ATAR. M. Michel Ziegler
Il y a un an, le satellite « Eole » était lancé
Le projet « Pégase » de ballons géostationnaires
Un pas de géant pour l'astronomie
« Kopter Pad », une plate-forme pour hélicoptère installée en 48 heures
« Farnborough Europe 1972 »
Le Rolls-Royce / SNECMA « Olympus » 593
Parachutisme, après les championnats du monde à Talhequah (Oklahoma)
NADC, le Naval Air Development Center à Warminster, près de Philadelphie, prépare les armes aériennes de l'US Navy
Essai en vol du SIAI-Marchetti S-210 prototype
Où l'on reparle du QDM
La « Coupe des Espoirs » de voltige aérienne à Annemasse (Haute-Savoie)
Essai en vol du Schleicher ASW-15
Le Gloster « Gladiator »

Numéro 595 du 01/10/1972

L'Aérospatiale et l'aviation légère
« Explorer » 46, satellite US technologique de détection des météorites, a été lancé avec succès
Premier bilan des sondes soviétiques « Mars » 2 et 3
« Farnborough Europe 1972 »
Aérospatiale, division Aviation Générale
Voltige : pour une évolution des championnats du monde
Essai en vol du Beech E-90 « King Air »
Le premier congrès expérimental international d'aviation sans moteur a eu lieu à Combe-grasse il y a cinquante ans
Le Royal Air Force Museum
Le Potez 63-11

Numéro 596 du 15/10/1972

Tourbillons dans le double flux, le CFM 56
Avions et discours européens sous le soleil de Toulouse. « Concorde » 02 et l'Airbus A-300B ont été présentés
Une interview exclusive du premier savant sur la Lune, Jack Schmitt
Le Brésil aérospatial
Une industrie naissante et son marché
Les forces armées
Les constructeurs
L'Embraer EMB-110 « Bandeirante »
La réforme du code de l'aviation civile
Aux commandes du Cessna P-337 G
Parachutisme, aux championnats de France à Vichy
Du nouveau aux championnats de France de vol télécommandé à Montauban
Visite éclair au centre national de Saint-Auban-sur-Durance
La famille des Amiot 350
Le Curtiss SC-1 « Seahawk »

Numéro 597 du 01/11/1972

La RFA dit non à l'Europe des lanceurs spatiaux
« Skylab » : derniers préparatifs avant le lancement le 30 avril 1973
Précisions sur « Venera » 8 par le constructeur de la sonde soviétique
La SOAF, force aérienne du sultanat d'Oman
Le « Warrior », version armée du SIAI-Marchetti SF-260
L'automatisation, voilà l'amie
Djibouti, base avancée de l'armée de l'Air
Le budget 1973 de l'aviation civile
La 65e conférence de la FAI à Paris
A Toussus-le-Noble, le 9e salon d'automne
L'Europe, objectif n° 1 de Cessna
Où l'on reparle du QDM
Le Wassmer WA-52 « Europa »
Les planeurs CERVA CE-75 et CE-76
Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme française

Numéro 598 du 15/11/1972

Un des obstacles à l'expansion des compagnies françaises des deuxième et troisième niveaux est constitué par les attributions que le gouvernement a fixées aux transporteurs aériens du pays
Survol du rapport Lemaire sur le recrutement et la formation du personnel navigant
« Apollo » 17 sera lancé dans trois semaines
Dans le laboratoire orbital de « Skylab »
Avions, hélicoptères et missiles figuraient en bonne place à l'exposition navale qui s'est tenue au Bourget du 23 au 28 octobre 1972
Aérospatiale SN-601 « Corvette »
OPA sur la FNA. Réflexions sur la Fédération Nationale Aéronautique
L'école de pilotage Burnside en Floride
XL 73, l'exposition à Wichita des derniers modèles de Beech Aircraft
Les Pierre Robin DR-400-180 et DR-400-125
Vol à voile, à propos de la tutelle
Tour d'horizon vélivole avec Pierre Vaysse
L'hydravion torpilleur Latécoère 298
Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme française

Numéro 599 du 01/12/1972

L'Europe spatiale : rêve ou réalité ?
Les avions civils Dassault-Breguet
Le « Mystère-Falcon » 30 et le réacteur AVCO Lycoming ALF-502D
Historique et développement du « Falcon » 10
En vol sur le « Falcon » 10-02
Le « Mercure », un avion qui arrive à son heure
Le « TriStar » d'Air Canada
Le contexte du transport aérien vu de l'UTA
A Montpellier-Frejorgues, l'école de pilotes de ligne, dernier né des centres du SFA
« Apollo » 17 sera lancé le 6 décembre
Le laboratoire de sortie de post- « Apollo »
Pour « Aerosat », l'ESRO cherche un partenaire industriel américain
ESRO-IV
Thomson-CSF : nouvelle gamme d'aides à l'atterrissage
LMT : le micro- « Tacan »
SAFT : batteries homologuées par l'USAF
Problèmes de l'aviation d'affaires et du Troisième niveau
Un nouveau planeur allemand de plus de 50 de finesse : le SB-10
Les Douglas DB-7 de l'armée de l'Air
Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme

Numéro 600 du 15/12/1972

Airbus, « Mercure », « Concorde »

L'A-300B, facteur d'intégration de l'industrie aéronautique

M. Henri Ziegler, administrateur-gérant d'Airbus Industrie

Le programme A-300B, vu par les partenaires européens

Table ronde avec les personnalités d'Airbus Industrie

L'Airbus A-300B, court-moyen courrier européen

L'Air National Guard, défenseur de la loi et réserve de guerre des USA

L'OPA de quat'sous : après l'assemblée générale de la FNA du 2 décembre

Le Pierre Robin HR-100-320 à moteur « Tiara »

Le Piper « Seneca » PA-34

Frank Tallman, collectionneur et cascadeur

Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme

Numéro 601 du 01/01/1973

Bataille autour des porte-avions français
Une interview exclusive de M. Bernard Lathière, directeur des Transports aériens au SGAC
Le troisième niveau, ce cousin de province
Quadriller l'hexagone : le réseau français du transport aérien régional
Et les passagers, qu'en pensent-ils ?
Transport à la demande : les avions-taxis
Droits des passagers.
La Force Aérienne belge à l'heure des « Mirage » 5
Les batteries : problèmes et solutions d'avenir
Vibrachoc : après 20 ans d'existence, n° 1 européen
L'Ecosse en « Rallye Minerva »
A propos du centre de pilotage Burnside à Miami
L'Aéronautique militaire belge en 1939-1940
Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme

Numéro 602 du 15/01/1973

En Suède, neutralité + dépenses militaires = isolement ?
Visite à MBB (Munich)
Asia 1972, exposition à New Delhi
Autour du programme suédois « Viggen »
La Force aérienne suédoise
Saab-Scania : la politique et l'industrie
Le Saab 37 « Viggen » : une formule ancienne, un avion nouveau
Flygmotor : des moteurs militaires et des ambitions civiles
SAS : des premières mémorables
Problèmes pour l'aviation générale
Le vol à voile
« Apollo » 17 : Cernan et Schmitt, reporters (leurs premières photos prises sur la Lune)
Calendrier des stages 1973
Développements du CERVA CE-43 « Guépard »
A propos du planeur SB-10
Le FFVS J-22, dernier chasseur suédois à hélice
L'Aéronautique militaire belge en 1939-1940
Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme

Numéro 603 du 01/02/1973

L'Europe spatiale écartelée
Perspectives nouvelles pour l'industrie aéronautique italienne
Les missiles français, tactiques surtout, de dissuasion aussi
Le « hang gliding ». En Amérique se développe un sport individuel qui ressuscite les vols planés de Lilienthal et de Chanute
De Havilland Canada DHC-7
Qu'est-ce qui va ou ne va pas dans la pratique du sport parachutiste en France ?
La compagnie tchèque CSA
Swissair : la flotte et les liaisons avec la France
Au SNPNAC : un syndicalisme bien compris
Essai en vol du planeur roumain IS-29D
L'Aéronautique militaire belge en 1939-1940
Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme

Numéro 604 du 15/02/1973

Cent « Super Etendard » pour notre marine
Une interview de M. Jean Bertin, président des sociétés Bertin et Cie et de l'Aérotrain
L'historique de l'Aéronautique militaire française, des origines (1912) à l'adhésion de la France à l'OTAN
L'Inde. Sur une frontière de sable (la base de Johpur)
Les forces armées, un an après la guerre avec le Pakistan
HAL, instrument de la politique aéronautique indienne
Le transport aérien : une source de devises et de problèmes
L'aviation générale et le vol à voile : des moyens trop faibles
Une interview de M. Jean-Louis Jamet, adjoint au directeur du SFA
Aux Mureaux : l'Omnium aéronautique et le Club aéronautique universitaire
Un nouveau Fournier : le RF-9
Le planeur SLCA «Topaze »
Du nouveau chez Schneider

Numéro 605 du 01/03/1973

« Concorde » ne peut plus ne pas être
Une interview du chef d'état-major de l'armée de l'Air. Le général d'armée aérienne Claude Grigaut
Les turbomachines. Où en sont leur technologie et leur environnement ?
Propulsion et progrès
Les fans de Turboméca
Convergences des moyens vers Touraine Air Transport
Orly la nuit : que se passe-t-il dans l'immense aérogare quand la nuit est tombée et que les lumières transforment toute chose ?
Le triplace RF-6 de Sportavia
Au royaume des boîtes noires : trois niveaux chez Badin-Crouzet
Entraînement au QDM
Le Reims-Cessna F-150 « Aerobat »
Survie en aquasphère
La guerre de 1914-1918, les grands raids d'après guerre, la naissance de l'armée de l'Air et son rééquipement dans les années 1930

Numéro 606 du 15/03/1973

Grandeur et servitudes de l'armée de l'Air
L'armée de l'Air, un élément essentiel de notre politique de défense
Au rendez-vous des Forces aériennes stratégiques
La Défense aérienne : un réseau en alerte permanente
Au service de tous : le Commandement du transport aérien militaire
A la frontière de l'est : la Force aérienne tactique
La formation des personnels
La supériorité aérienne : le « Mirage » F-1
Pour l'entraînement et l'appui tactique : le « Jaguar »
L'école et l'appui tactique léger : l'« Alpha Jet »
CERVA CE-43 « Guepard »
Premier concurrent de l'Airbus A-300 B : le Douglas DC-10 « Twinn »
Le moteur Pailler PX-4 de 80 ch
La 8e assemblée de la Fédération française de vol à voile : une assemblée de notables
Après la Grande guerre. Organisation et équipement de l'armée de l'Air. La campagne de France de 1939-1940. Les Forces aériennes françaises libres (les groupes de bombardement)

Numéro 607 du 01/04/1973

Les Pays-Bas face à un choix déterminant

Le fret aérien

Montgolfiades au Nouveau-Mexique

Où va le vol à voile en France ?

L'important, c'est le QDM

Connaissez-vous le CAPNAR ?

Les Forces aériennes françaises libres (les groupes de chasse). Le 1er Corps aérien français. Après la libération : renaissance et avatars de l'armée de l'Air. L'Indochine avant Dien-Bien-Phu

Numéro 608 du 15/04/1973

Ciel bouché en Afrique

Reims Aviation, Cessna et l'Europe

Interviewes de MM. Dwane Wallace, président de Cessna Aircraft Company, Pierre Clostermann, président de Reims Aviation, et Gerry Van Os, directeur de la Cessna Brussels Zone

Le réseau européen de Cessna

Visite à l'usine de Reims Aviation

Reims-Cessna T-337G

Impressions de vol sur le Cessna 340

Boeing-Vertol prépare un hélicoptère géant pour 1975

La SFENA met au point le premier pilote automatique numérique européen

Premier vol du Fournier RF-6 de Sportavia

Où va le vol à voile en France ?

Des rizières aux djebels. L'Indochine jusqu'à Dien-Bien Phu. L'organisation de la défense extra et intra-muros en France. La guerre d'Algérie. Le départ de l'OTAN

Numéro 609 du 01/05/1973

Vers un « Concorde » de 185 tonnes

Une interview exclusive de M. Serge Dassault

Le grand virage de l'industrie des équipements

De Perpignan à la Llagonne. Un reportage sur Aéro-Pyrénées (centre de perfectionnement au pilotage) et sur Pic-Aéronautique (transport aérien, représentation Piper, réparations), deux sociétés dirigées par l'actif Gérard Pic

Le CFM-56 de la Snecma et de General Electric

Le Dassault Breguet Dornier « Alpha Jet »

Nouveaux équipements IFR

Essai en vol des « Rallye » 125 et 180 GT

La gamme « Rallye » 1973

Numéro 610 du 15/05/1973

Un soleil voilé. Un tour d'horizon sur les problèmes qui se posent dans le domaine aérospatial aux plans mondial, européen et français

Le guide du XXXe Salon

XXXe Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget

Roissy aéroport n°1 en mars 1974

Numéro 611 du 01/06/1973

Une interview exclusive du commissaire général des Salons internationaux de l'Aéronautique et de l'Espace.

M. Jacques Maillet

Premier compte rendu du Salon

La SFENA, un pied dans le marché civil

La SFIM et l'approche automatique des hélicoptères

Matra dévoile le « Super 530 »

La version « hélicoptère » de l'Aérospatiale « Exocet »

Le North American-Rockwell B-1 atteint le stade de la production

Portes ouvertes à la Snecma

Le SA-360. Nouveauté française au Salon, l'hélicoptère de l'Aérospatiale, successeur de l' « Alouette » III

A Bourges, Feltès remporte la coupe Gomy et Grare la coupe du groupe Mudry

En vol sur le planeur Schleicher ASK-8B

A Quiberon, les coupes Jaffeux-Tissot et Puget-du-Verne, Abel Perrot et Michel Emnet, brillants vainqueurs

Choix de l'équipement des avions légers

Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme française

Les chasseurs de l'Arsenal en 1940

Numéro 612 du 15/06/1973

La bataille de l'Atlantique. La concurrence internationale dans le domaine des réacteurs civils de dix à quinze tonnes de poussée

Un « Giro » européen : la tournée européenne des hélicoptères de l'Aérospatiale

Après le 30e Salon

Les Dornier « Aerodyne » et « Viper »

L'engin israélien « Shafrir »

L'Aérospatiale X-910

L'avion du silence d'Europlane

L'industrie aéroportuaire. Les propulseurs

Navigation inertielle et radar « Agave » pour le « Super Etendard »

Thomson-CSF et les aéroports secondaires

Pilotes automatiques SFIM pour les hélicoptères

« Diamant » B-P4 et « Apollo-Soyouz »

Le festival aérien des 2 et 3 juin

Les matériaux. Aviation générale

A Toulouse, le IXe Salon de l'Aéronautique et de l'Espace (19 au 24 juin)

Une enquête sur « Les jeunes et l'aviation »

L' « Explorer » et l'auto volante « Mizar »

Histoires de QDM

Le championnat national Air 1973 de vol à voile

Hanriot père et fils

Les bombes volantes V-1 et les fusées V-2

Les Brewster F2A

Numéro 613 du 01/07/1973

Réflexions sur le 30e Salon du Bourget
Une interview exclusive du directeur de la Navigation aérienne au SGAC. M. Jean Lévêque
Lockheed S-3A « Viking »
Après le 30e Salon
L' « Epervier » de MBLE est prêt
Le Tupolev Tu-144, version 1973
A l'ONERA, une nouvelle génération de compresseur
Les calculateurs numériques embarquables
La planche de bord « Migrator »
Les instruments et VHF de Badin-Crouzet
Aux pavillons de l'ESRO et de l'URSS
A Lyon, le 1er rallye de la police de l'Air
L'aéro-club de Villefranche-en-Beaujolais
La 4e rencontre des grandes écoles aéronautiques
A propos des avions antiques
Les anciens au Salon du Bourget
Hanriot, père et fils
De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 614 du 15/07/1973

L'accident du Tu-144
Toulouse à l'entrée du désert
Les pierres précieuses de Claude Piel, du « Pinocchio » au CP-100, son dernier né le CP-80
Les MiG-21 en Inde
La politique industrielle de la France dans le domaine spatial
« Skylab », au-delà des espoirs les plus fous
A Roissy, les assises du SNAGFA ont « fait le tour » de la profession
L'exercice 1972 de la Lufthansa fait ressortir un bénéfice net de 75 millions de DM
Un nouveau système d'armes pour le « Viggen »
L'appontage automatique du S-3A « Viking »
Le Bell P-39 « Airacobra ». Les pilotes français ne semblent pas l'avoir apprécié
De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 615 du 01/08/1973

Air France 72 annonce un bon Air France 73
Un système de poursuite de satellite par laser, mis au point par l'ONERA
56 jours à bord de « Skylab »
En Russie soviétique, dans le cadre de l'opération « Soyouz-Apollo », la récupération des cosmonautes se fera sur mer
La maintenance : un concept scientifique
Quinzième victoire française au « Royal Flush ». La 33e escadre vient de remporter le concours annuel de reconnaissance de l'OTAN
Confederate Air Force. Quand les colonels ne veulent pas vieillir
A Montpellier, se sont déroulés les 30 juin et 1er juillet les championnats de France de vol circulaire
Les huitièmes championnats internationaux de vol à voile en montagne
Italair « Pegaso F-20 »
Bell P-63 « Kingcobra »

Numéro 616 du 15/08/1973

Les essais de « Concorde » en Espagne
Une interview exclusive du ministre canadien des transports. M. Jean Marchand
La détection des éruptions volcaniques et des séismes
Iran, pays d'art et de vie pastorale
La plateforme DO-34 « Kiebitz ». Une version moderne des ballons captifs animés par un rotor à réaction
Le système « Exocet » - « Super Frelon »
Pour le programme UTTAS, Boeing Vertol contre Sikorsky
Le RSA à Montargis. 215 appareils présentés à l'appréciation du jury
Parachutisme, le Québec à l'âge héroïque
A Angers sous la pluie, les Huit Jours Coupe d'Europe
Hanriot père et fils
Le Caudron-Renault « Simoun », éclatante réussite de Marcel Riffard

Numéro 617 du 01/09/1973

D'un continent à l'autre. Les problèmes posés par la coopération avec les pays d'Amérique du Sud et notamment le Brésil
Le « Scorpion » biplace en France, l'hélicoptère léger américain est désormais construit en France sous licence par MM. Marchandeaude et Touchon
L'Amérique du Sud, un marché et une industrie
En Libye, un outil nécessaire au progrès : l'avion
La rage du QDM
Evolution du CAP-20
Un projet de biplace économique, l'AS-37
A Issoudun, Alain Mazalera, champion de France 1973 (classe standard)
Hanriot, père et fils
Les Caudron-Renault « Simoun »
Les « antiques » au RSA
De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 618 du 15/09/1973

Des rapprochements tristement nécessaires
Le cas étonnant de la Sabena
Une interview exclusive des animateurs de la société « Avions Pierre Robin ». Pierre et Thérèse Robin
Le Robin HR-100 « Tiara »
A Clermont-Ferrand-Aulnat, formation initiale du personnel navigant de l'armée de l'Air.
Parachutisme, les championnats de France 1973, à Vichy ont été une répétition de ceux de 1972 en ce qui concerne les premières places
A Oshkosh, 1 130 appareils ont été réunis du 29 juillet au 4 août pour un véritable festival de l'aviation amateur US
De la Montgolfière au Spoutnik
Hanriot père et fils
Un épisode peu connu de la guerre aérienne 1914-1918 : le Zeppelin de Bourbonne-les-Bains

Numéro 619 du 01/10/1973

Finance et Technique. Plutôt que d'adopter pour la société Aérospatiale le système « Conseil de surveillance – directoire », une autre formule eut été plus efficace
Colloque de l'Union européenne occidentale (UEO) à Paris
La Royal Air Force est vigilante à Chypre où elle possède sa plus grande base
Japon 1973. Le point sur le Japon aérospatial à l'occasion du 4eme Salon international de l'Aéronautique et de l'Espace qui se tiendra à Hiruma du 6 au 11 octobre
La flotte et les activités de la British Airways
Un musée Air France à Montparnasse
Le Salon de Charleroi-Gosselies (Belgique)
Le Salon d'automne de Toussus-le-Noble
La coupe Doret à Amiens
Vol à voile. Jacques Tavernier : « Le niveau moyen des championnats de France s'est amélioré »
Le chasseur Curtiss P-36
Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme
De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 620 du 15/10/1973

Coopération ? Oui, mais ce sont les marchés qui décident
« Concorde » aux Etats-Unis, la tournée américaine du supersonique franco-britannique
Le nouvel aéroport de Dallas
L'AFINAC : d'abord un établissement public « industriel » et « commercial »
Sao Paulo. Au premier salon international aéronautique brésilien : un affrontement Europe-USA
A Saint-Dizier, la 7e Escadre de Chasse poursuit son entraînement opérationnel sur « Jaguar »
Le retour du deuxième équipage de « Skylab » et le lancement de « Soyouz » 12
La ronde de nuit : vingt équipages IFR
Voltige, les championnats allemands
Essai en vol du planeur SZD-36A « Cobra » 15
De la Montgolfière au Spoutnik
Le chasseur Curtiss P-36
Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme

Numéro 621 du 01/11/1973

Deux poids, deux mesures ? Commentaires sur les accidents de l'aviation commerciale dus à la vitesse de propagation du feu des matières plastiques et des vapeurs toxiques qu'elles dégagent
Hommage à Lucien Servanty
A Saint-Nazaire, dans le sillage de « Corvette »
L'Airbus aux Amériques
La Postale de nuit. Toutes les nuits plus de 10 millions de lettres survolent la France
« Concorde » et les médecins : les recherches médico-physiologiques faites en France
Singapore Air Lines
Hawker Siddeley HS-146, un nouveau moyen-courrier britannique dont la mise en service est prévue pour février 1977
Cessna FR-172 E « Reims-Rocket »
Le rassemblement d'automne de l'APPA
La 26e Convention de la NBAA à Dallas
Le chasseur Curtiss P-36
Hanriot père et fils : le chasseur de M. Biche
De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 622 du 15/11/1973

Airbus en uniforme ?

Une interview exclusive de M. Michel Marchais président-directeur-général des Compagnies Touraine Air Transport et Réseau-Aviation

Le premier doublé planétaire : « Mariner » 10 explorera successivement Vénus et Mercure

Des « curieux » au-dessus du champ de bataille du Moyen-Orient

Le troisième niveau, une expansion qui fait « craquer » les structures

Visite à Touraine Air Transport

Air Alpes : une grande expérience

Une infrastructure radioélectrique adaptée

L'ATAR, moyens et résultats

Britten-Norman « Trislander »

La réforme des brevets. Les grandes lignes des propositions élaborées par le SFA

Erhle remporte la coupe Champion à Ambérieu

Deux nouveaux planeurs allemands : « Elfe » 15 A et 17 A

Pour le renouvellement du parc français de début, la SIREN propose le D-77 « Iris », planeur de conception moderne, tout plastique

Le chasseur Curtiss P-36 en France

Hanriot père et fils : les sesquiplans polyvalents

De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 623 du 01/12/1973

La succession des F-104G de la Force aérienne belge

Missiles et (ou) avions ? Peut-on encore parler de Défense aérienne ?

Les records du E-266 / MiG-25

De « Skylab » SL-4 à « Pioneer » 10 et « Mariner » 10

La tournée internationale de l'A-300

Un nouveau motoplaneur allemand : le « Kora » 1 biplace

La réforme des brevets : trois nouvelles mesures concernant les pilotes professionnels

Le Mitsubishi MU-2J

Le chasseur Curtiss P-36

Hanriot, père et fils, histoire de la célèbre firme

De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 624 du 15/12/1973

Réflexions de fin d'année. La situation actuelle de l'industrie aérospatiale française pose un problème majeur : industrie efficace ou industrie d'emploi ?

Le transport aérien jouerait le ballon ? Colloque de l'Association d'étude et de recherche sur les aéronefs allégés (AERALL)

En Alaska, un pilote pour quarante habitants

Dassault Breguet Dornier « Alpha Jet »

Beechcraft 1974 : présentation des nouveaux modèles à Wichita

Premier vol du VoWi-8, biplace côte à côte

Le Zlin 726 « Universal »

Premier vol du planeur DG-100

Hanriot père et fils, histoire de la célèbre firme

Le chasseur Curtiss P-36

De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 625 du 01/01/1974

Ballons stratosphériques du CNES (« Essor » et « Araignée »). Fin de la campagne 1973
Nouveaux contrats de l'ESRO : OTS et « Meteosat »
Cessna, capitale : Bruxelles
Sportavia-Fournier RF-5B « Sperber »
Des antiquaires du vol aux Faucheurs de marguerites. L'escadrille du souvenir de Jean Salis
Belgique : « Mirage » F-1E ou « Jaguar » ?
Les systèmes de télécommunications militaires, complément indispensable des satellites de reconnaissance
L'oxygène d'hier à aujourd'hui
Ordinateur et mise au point
Après les ILS, une proposition australienne
De la Montgolfière au Spoutnik
Hanriot père et fils
Le chasseur Curtiss P-36
Espagne. Les cinquante ans de la CASA
La royauté du moteur. La coopération. La limite fatidique des 1 400 °C. Coûts et délais. Peut-on remplacer le pétrole ?
Parachutisme, malade de la peste
Pétrole : confusion
Les États-Unis préparent le transport supersonique de demain. McDonnell Douglas mise sur un « Mach 2,2 » à cinq réacteurs
Royal Nepal Airlines
Un monoplace allemand de classe standard : le FL-III
Sous l'égide du groupe Mudry, réunion à Beynes le 14 décembre 1973

Numéro 626 du 15/01/1974

Réussite de « Soyouz » 13
La crise du pétrole. Ses incidences sur l'aviation générale
Un paysage radioélectrique pour la France. Table ronde avec des représentants des services officiels et du SNPL
L'oxygène d'hier à aujourd'hui
Le dixième anniversaire d'Eurocae (organisation européenne pour l'équipement électronique de l'aviation civile)
Hanriot père et fils
Les Loire 46 et la 6e escadre de chasse française
De la Montgolfière au Spoutnik
La Belgique et le « Mirage » F-1EB
General Dynamics YF-16. Un retour vers le chasseur léger ?
Europe Aéro-Service. Une interview de M. Georges Masurel, président-directeur général
Le motoplaner Scheibe SF-29
Voltige, calendrier des rencontres organisées en 1974 sous le patronage de l'AFV

Numéro 627 du 01/02/1974

« Skylab » 4 : record de durée. Espace 1974 : une année spatiale chargée
La crise du pétrole. Ses incidences sur l'aviation générale
Wichita-Osaka en convoyant l'Aero-Cornmander 685
Révélation sur le MiG-23
Des hélicoptères britanniques en Asie
Du stratégique... au tactique (les B-52 au Viêt-nam)
L'oxygène de demain
Collins Radio : un nouveau visage
Le Dewoitine D-1 C1
Hanriot père et fils
De la Montgolfière au Spoutnik
« Corvette » 100, la production de l'avion d'affaires et du troisième niveau de l'Aérospatiale entre dans sa phase active
Parachutisme, au pied du mur
Vol à voile, l'Allemagne fédérale résiste à la crise. Le biplace en tandem « Janus »

Numéro 628 du 15/02/1974

Le Moulton Taylor « Coot » 1A, un amphibie de construction amateur
Le Mudry CAP-10 aux Etats-Unis
La crise du pétrole, conseils pour économiser le combustible
L'hélicoptère d'assaut soviétique Mil Mi-24
L'invasion numérique. Un exemple caractéristique : l'Airbus A-300
De la Montgolfière au Spoutnik
Une curieuse expérience : l'avion « irréversible » à aile-voûte de Delalandre
Hanriot père et fils. Tableau des projets et réalisations de la firme (1916-1940)
« Mercure » et « Falcon »
Les avions civils Dassault-Breguet. Les « Falcon » aux Amériques et hors Amériques. Le « Falcon » 10 arrive. Du « Falcon » 30 au « Falcon-Mystère » 40. Le « Mercure » au stade de la certification
A Waikerie (Australie du sud), les 14e Championnats du monde ont vu la victoire de George Moffat (USA) en classe libre et d'Helmut Reichmann (RFA) en classe standard

Numéro 629 du 01/03/1974

La fin de « Skylab » : une page de l'histoire de l'aéronautique est tournée
Une règle de navigation astucieuse
Royal Hawaiian Air Service
Voltige 1974
Le Centre laïque d'aviation populaire (CLAP). Vers l'aviation par l'aéromodélisme
Les B-52 au Viêt-Nam. Du stratégique au tactique
La FAA certifie les masques Eros. Nouvelle gamme « Gold Crown » chez King Radio
Le Bloch 170 de tourisme
L'escadrille des « Sioux » et le Curtiss P-40
De la Montgolfière au Spoutnik
Une interview de M. Jacques Block, directeur général adjoint de l'Aéroport de Paris
A Roissy-en-France, l'aéroport Charles-de-Gaulle : une réussite de notre temps
Vol à voile, après les championnats du monde à Waikerie, en Australie

Numéro 630 du 15/03/1974

VFR et IFR de nuit
Le HR-100-210 de Bangui
Voltige 1974
L'Australie aérospatiale. Politique et défense : la quadrature du cercle
La Royal Australian Air Force
Une industrie compétente en péril : les Government Aircraft Factories, la Commonwealth Aircraft Corporation et Hawker De Havilland
Le GAF N-22 « Nomad » : robuste et rustique, il est fait pour les pionniers
L'île-continent : un pays idéal pour le développement du transport aérien
Le Commonwealth CA-12/19 « Boomerang »
De la Montgolfière au Spoutnik
L'Airbus A-300 B-2 F-WUAA
L'assemblée générale de la FFVV
A Waikerie, une bonne équipe de France

Numéro 631 du 01/04/1974

L'Espagne et l'Europe
Paris-Casa direct en « Mercure »
Notes techniques (1.1 : le bruit)
Deux nouveautés Piper en Europe : le « Cheyenne » T et le « Warrior »
L'Espagne aérospatiale. Le contexte politico-économique. Une industrie restructurée. L'aviation civile. Les forces aériennes
« Mirage » sang et or dans le ciel de Valence
Une aviation légère et sportive en expansion
Premier vol du Sikorsky YCH-53E
« Kiebitz » + « Orphée » = « Argus »
Le Fairchild Republic A-10
Thomson-CSF étudie un nouveau système R-Nav
Air France choisit EAS
Les « Messerschmitt » d'Hispano-Aviacion
De la Montgolfière au Spoutnik
La 9e assemblée générale de la FFVV
Le JP-15/34 en kit-club

Numéro 632 du 15/04/1974

L'Allemagne, l'Europe et les Etats-Unis
Notes techniques (1.2 : le bruit)
L'assemblée générale du RSA
Un yacht volant
Le CAP-10 au Maroc
« Safari Robin »
L'Allemagne fédérale à l'heure de Hanovre
Dornier : un partenaire sur lequel on peut compter
MBB : l'année des grands programmes
VFW-Fokker : coopérer et garder sa personnalité
MTU : un acquit technologique
La guerre du Jour Saint : le dossier du récent conflit israélo-arabe. La guerre aérienne au jour le jour
Air Précision : une spécialité, la révision d'instruments. Pour alimenter la post-combustion
Le Deutsches Museum de Munich
De la Montgolfière au Spoutnik
Vol à voile, Waikerie : dernier coup d'oeil sur les matériels

Numéro 633 du 01/05/1974

Des Français en Chine
Les handicapés physiques et l'aviation
Notes techniques (1.3 : le bruit)
A Granville-Bréville, deux associations
La république populaire de Chine
La Chine des immensités. Survol de l'économie. L'industrie. Politique de défense et Forces aériennes. La Chine aérospatiale depuis 1949. L'aviation civile
Etudes françaises autour du système « Oméga », réseau d'aides à la navigation radioélectrique
Les recherches de la société Charles Marchetti dans le domaine de l'hélicoptère et de la sustentation électrique
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 634 du 15/05/1974

« Concorde », Airbus et « Mercure » : et pour l'industrie des équipements
Le Hawker-Siddeley HS-125-600
Vultige : à Bernay, la coupe de Normandie organisée par le groupe Mudry
Notes techniques (1.4 : le bruit)
A Grenoble, l'assemblée de l'association française des pilotes de montagne
La Finlande, paradis des hydravions
Le Salon de Hanovre
Premières à Hanovre-Langenhagen
Le Dassault-Breguet-Dornier « Alpha Jet »
Le Northrop YF-17, second appareil du programme LWF
La guerre du Jour Saint : le dossier du récent conflit israélo-arabe
LMT. Un simulateur numérique de radar air-sol
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
Vol à voile, où en est le « Compact » ? Le « Libelle » 201 B certifié en France

Numéro 635 du 01/06/1974

Une interview du commissaire général des Salons internationaux de l'aviation générale. M. Raymond Reuter
A Quiberon, l'équipage Berger-Croizé remporte la coupe Jaffaux-Tissot
Cette aviation qu'on dit générale
La Socata. Assurer la relève des « Rallye »
Les Avions Pierre Robin. Un dynamisme éclairé
Wassmer-Aviation. Un redressement méritoire
Le groupe Mudry. Des efforts qui portent leurs fruits
Reims Aviation. Un optimisme de bon aloi
René Fournier. Spécialiste de la petite puissance
Les moteurs Wankel, un renouveau
Dans le catalogue américain
Coups d'oeil hors de nos frontières
En 1975, deux gammes d'équipements français
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
Peut-on faire du nouveau en Europe dans le domaine des avions légers (monomoteurs et bimoteurs) ?
Le Partenavia P-68B « Victor » sera-t-il le bimoteur de la coopération européenne ?

Numéro 636 du 15/06/1974

Les Avions Pierre Robin : 25 % du marché européen de demain ?
Les hélicoptères légers
Sur les bimoteurs d'affaires
Description du « Westwind » 1123, biréacteur d'origine américaine produit par Israël
La guerre du Jour Saint. Le dossier du récent conflit israélo-arabe
Brion-Leroux : une place unique
Une nouvelle soufflerie à l'ONERA
Bell 301-XV-15 : phase finale de définition
Le Loire LN-30
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
De la montgolfière au Spoutnik
Visite à Boeing. Prudence et diversification
CFM International et CFM 56
Vol à voile, records allemand
Présentation du planeur polonais « Jantar » 1

Numéro 637 du 01/07/1974

Les Salons dont on parle
Le 4e rassemblement des pilotes de montagne
Toussus 1974. Un Salon calme
Voltige : la Coupe Francis Desavoix
Un « Rallye » en Oman
Vers un pilotage différent ?
A la découverte de l'hélicoptère
Le centre d'essais de la Méditerranée
Un petit Tour de France
Le « Century Turbo Commander »
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
Focke Achgelis Fa-330
Louis-Etienne Lafay précurseur de l'aviation au Brésil
De la montgolfière au Spoutnik
Volvo Flygmotor et la coopération internationale
Les 20 ans de l'Akaflieg-Braunschweig. Du SB-1 au SB-10

Numéro 638 du 15/07/1974

Fuite en avant ou suicide financier ?
Après Toussus. Coup d'oeil sur les équipements
Reading 1974
Les avions d'amateurs en France
Au CELAR, le premier simulateur de combat
De la Montgolfière au Spoutnik
Le Breguet Br-521 « Bizerte »
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
Le Salon de Toulouse
Pourquoi pas une procédure contractuelle d'approche linéaire pour les long-courriers d'aujourd'hui et de demain ?
Atterrissage automatique de l'Airbus A-300
Le championnat national « Air » à Romorantin

Numéro 639 du 01/08/1974

Les championnats du monde de maquettes volantes (vol télécommandé et vol circulaire) à Lakehurst (USA)
Voltige : la Coupe Doret reportée
Le Bloch 300
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
De la Montgolfière au Spoutnik
Le Boeing 747 SP (Special Performance)
Les divers aspects de la mise en service de « Concorde »
Saint-Yan vu par un élève-pilote de ligne
Le 9e championnat international de vol en montagne à Vinon : Peter (standard) et Delvigne (libre), vainqueurs d'un concours difficile

Numéro 640 du 15/08/1974

Privilèges français et responsabilités belges
RSA 1974. Qualité et quantité étaient au rendez-vous des amateurs à Castres
Contre les chars à 100 km : le système sol-sol tactique « Lance »
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
Les avions légers SNCAC 850
De la Montgolfière au Spoutnik
Vol à voile, Angers : Jacques Rantet (standard) et Jean-Pierre Cartry (libre) vainqueurs de la 17e Coupe d'Europe

Numéro 641 du 01/09/1974

Un livre blanc attendu
A Metz, les championnats de France de vol télécommandé
Voltige : Eric Muller (Suisse) remporte à Rochefort le cinquième trophée international Léon Biancotto
RSA : remarques sur les avions présentés au jury d'examen à Castres
La Grande-Bretagne aérospatiale
Rolls-Royce : un équilibre fondé sur de nombreux programmes
British Aircraft Corporation : un bon plan de charge, mais...
Hawker Siddeley Aviation : des avions nouveaux et toujours le « Harrier »
Westland Aircraft : les études de marché portent à l'optimisme
Shorts : une activité équilibrée, un programme d'avion nouveau
Scottish Aviation : une reconversion réussie
Fairey-Britten Norman : un nouveau départ
Sous l'égide de la coopération européenne
Le Hawker-Siddeley HS-1182 « Hawk », un avion prévu pour en remplacer bien d'autres
British Airways, six mois après la fusion
L'industrie des équipements toujours seconde
Les chasseurs Bloch 151/152
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
De la Montgolfière au Spoutnik
Parachutisme, à Szolnok (Hongrie), les 12e championnats du monde
Le sacre de Jean-Claude Annaing

Numéro 642 du 15/09/1974

Les championnats du monde de vol circulaire à Hradec-Kralové (Tchécoslovaquie)
Un concours du Réseau du sport de l'Air : le RSA-1
La gigantesque kermesse d'Oshkosh (Wisconsin)
L'aéro-club de Rochefort-sur-Mer
Farnborough 1974 : un salon international pour les Britanniques
En Afrique du Sud : des conditions exceptionnelles au service de l'aviation
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
Les chasseurs Bloch 151/152
De la Montgolfière au Spoutnik
Engagements industriels, volonté politique : l'offensive de Dassault-Breguet, de la Snecma et de Thomson-CSF sur le marché européen
Parachutisme, médaille d'argent pour la France à Pretoria (Rép. d'Afrique du Sud) en travail relatif
Après les XIIe championnats du monde à Szolnok

Numéro 643 du 01/10/1974

La Ronde de nuit : Ch. Brola et Alain Bernigaud (IAAG), vainqueurs à Deauville
Voltige : Jacques Godbille remporte le « Tiger Trophy »
CLAP. Un avion, pourquoi faire ?
RSA. Le rassemblement régional de Laval
Le Beech « Super King Air » 200
Farnborough 1974 : un salon d'attente
A propos du SR-71 vu à Farnborough
A Edwards Air Force Base, l'essai des avions de combat US nouveaux
Le Potez-CAMS 141
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 644 du 15/10/1974

Voltige. Jacques Godbille remporte la Coupe Marcel Doret
4e Rencontre CAP-10 au Mans : Marianne Roux et Grare, vainqueurs
L'école Fenwick a dix ans
Carcassonne vu par un élève-instructeur
Le biplace AM-69 des gadz'arts
Construction amateurs. Le JM-02 « Kiwi ». Le P-70.01. Le « Seasprite » de Tom Purcell
Le Benelux aérospatial
La recherche d'une politique industrielle cohérente
SABCA. La recherche d'une stabilité croissante
La reconversion de Fairey
La Fabrique nationale Herstal, seul motoriste du Benelux
Shur Lok. Spécialisation et dynamisme
Fokker-VFW. Reprise des ventes civiles
Sur la base de Gilze-Rijen, les NF-5 hollandais en opérations
Le VFW-614
Moments difficiles pour le transport aérien
Les Fokker D-VII en Belgique
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
De la Montgolfière au Spoutnik
Parachutisme, les championnats de France à Vichy

Numéro 645 du 01/11/1974

Le Tour d'Europe de l'AOPA
Le 27e « NBAA Meeting » à Los Angeles
La coupe des Espoirs et la coupe Champion
La construction amateur
Les essais en vol. « Apophtegmes »
En France, un potentiel à l'échelle mondiale
Méthodes et moyens. Les équipements. Les engins
Au Bourget, la 4e exposition navale
La Force aérienne belge. Ses origines et son évolution
L'aviation chinoise de 1909 à 1949
De la Montgolfière au Spoutnik
Parachutisme, quelle vérité ?
Vol à voile, le point de la construction amateur

Numéro 646 du 15/11/1974

Renouveau de l'AECMA
Le tour d'Europe de l'AOPA
Les amateurs
Le nouveau régime des brevets de pilote privé « avion »
Le Canada
Pétrole et matières premières, atouts maîtres du Canada
Une mutation pour résoudre le malaise
Airtransit, une expérience ville à ville
Les compagnies aériennes
De Havilland Canada Dash 7
Canadair
United Aircraft of Canada
La « National Aeronautical Collection » à Ottawa
Au Bourget, la 4e exposition navale
Le système « Omega » progresse en Europe
La Force aérienne belge. Les origines et son évolution
De la Montgolfière au spoutnik
Parachutisme, ascensionnel ? Pourquoi pas
L'hydroptère Aérospatiale H-890
Aérospatiale Hélicoptères

Numéro 647 du 01/12/1974

« Symphonie » : un premier pas pour les télécommunications spatiales européennes ?
Construction amateur : Paul Osadchy et le vol musculaire
Le nouveau régime des brevets de pilote privé « avion »
A Wichita, deux Grands présentent leurs modèles 1975 : Beechcraft et Cessna
L'avion et le voyage d'affaires
Rockwell « Turbo Commander » 690A
Le « Jaguar » dans l'armée de l'Air : déjà plus de 6 000 heures de vol
La Force aérienne belge. Ses origines et son évolution
De la Montgolfière au Spoutnik
Un « amateur » dans les Alpes du Sud

Numéro 648 du 15/12/1974

Mariages d'amour ou mariages de raison ? L'horizon 1975 n'est pas lumineux pour les industriels français de l'aviation générale

Construction amateur : le premier « Whing Ding » français

Ce F-1 en question

Le « Mirage » F-1/ « Atar » 9K50

Avec les F-1 en service à la 30e escadre de chasse à Reims

Le « Mirage » F-1/M53

Pour assurer la succession des « Atar », le SNECMA M 53

Les principaux équipementiers des « Mirage » F-1

Du « Pégase » au « Titan », vers une nouvelle génération de dirigeables

Centrales à inertie pour le F-1/M 53 et le « Super Mirage »

La Force aérienne belge. Ses origines et son évolution

Un avion rare : le Guerchais-Schwander T-55

De la Montgolfière au Spoutnik

Numéro 649 du 01/01/1975

Notes techniques. 2-1 : skis pour avion
Le 500e brevet IFR de Transair France
Amateurs : le Davis DA-5, « Magister » du pauvre
Un Volksplane VP-2 en Allemagne
Le match Europe-USA
L'Europe des antithèses
Le remplacement des F-104G européens
Les Etats-Unis proposent le General Dynamics YF-16 ou le Northrop YF-17
Le premier enjeu : Belgique, Pays-Bas, Norvège et Danemark
La Grande-Bretagne propose le « Jaguar »
La Suède propose le « Viggen »
La France propose le F-1
Face à une Europe dispersée, que représentent les Etats-Unis ?
Quelques aspects techniques du bombardier stratégique Rockwell International B-1
Le F8F « Bearcat »
Devant la surcapacité sur l'Atlantique nord, une singulière bataille Europe-USA
Essai en vol du F-28-6000
Le CFM-56 à Melun-Villaroche
Le Shinmeiwa US-1
Rohr : reverse en vol

Numéro 650 du 15/01/1975

Notes techniques. 2-2 : skis pour avion
Unijet fait le point
Nouveautés Piper pour 1975
Le Grumman American Aviation « Trainer » AA-18
« Soyouz » 16, vu par les USA
« Saliout » 4 : le programme se poursuit
« Symphonie » : première transmission
Le fret aérien. Une évolution rapide et un avenir incertain
Paris, grand carrefour cargo
A la poursuite du rêve d'Icare
Le Farman F-420 du programme BCR
L'hydravion Latécoère 611
La Spantax, première compagnie charter espagnole
Continent-Corse : 200 km au-dessus de la mer en « Nimbus » II
A Aix-la-Chapelle, le FVA-20, planeur standard

Numéro 651 du 01/02/1975

Construction amateur : le Rand KR-2, le « pulsar »
Parmi les avions Piper de la gamme 1975
Notes techniques. 2-3 : skis pour avion
L'intégration des systèmes de bord
Le match Europe-USA
Le potentiel européen
Le point chaud : le remplacement des « Caravelle »
Léon Vuillemin aux « Cigognes »
En Finlande, les vétérans cherchent un musée
La maintenance du « Mercure »
Une interview du nouveau président de la FFVV. M. Jacques Lerat

Numéro 652 du 15/02/1975

Le SA-365 « Dauphin » bimoteur a volé
Gyroscopie : essai en vol de l'Enstrom F-28
Construction amateur : le HM-293 de Bernard Le Masson
Notes techniques. 2-4 : skis pour avion
Métamorphoses de l'hélicoptère
Enstrom : simplicité fait loi
Hughes : de l'insecte au rapace
Bell : des formules éprouvées
Boeing Vertol : le fleuve a deux sources
Sikorsky : toujours le premier depuis 1939
Aérospatiale : seuls les crédits d'études conditionnent l'avenir
Westland : de la licence à la coopération
MBB : tout a commencé avec un simple rotor
Agusta : un potentiel technologique en cours d'exploitation
Quelques aspects de l'Agusta A-109 « Twin »
Hélicorama, ou quarante ans de voilure tournante
Le Mikoyan MiG-21

Numéro 653 du 01/03/1975

Construction amateur : trois « Pou du ciel » tricycles
Notes techniques. 2-5 : skis pour avion
Voltige : réunion de l'AFVA
Des ballons en Artois
HAA 75, ou ce que l'hélicoptère civil doit aux militaires (27e assises de l'Helicopter Association of America)
L'armée de Terre US choisit le « Roland »
Du YF-16 expérimental au F-16 A opérationnel
YF-17 : un vaincu qui se porte bien
Garrett AirNav 100. Le calibrage des aides radio
Crouzet et le « Mirage » F-1
Les hydravions de Jean Latham
Le Mikoyan MiG-21
Parachutisme, FAI : les Trois jours de Paris
L'hydravion cargo
L'aéroport international de Jéhonville
Les « Corvette » d'Air Alsace
Vol à voile, FFVV : difficultés, mais vitalité

Numéro 654 du 15/03/1975

Notes techniques. 2-6 : skis pour avion
Construction amateur : le Bede BD-8
Transair France en Afrique
Gyrafance dans les Alpes
Chez les constructeurs français d'aviation légère
Vers des jours difficiles
Où va l'industrie française des avions légers ? Table ronde avec les constructeurs et les représentants de l'Administration
Reims Aviation ne demande pas de crédits à l'Etat
Dynamisme intact malgré les difficultés chez Robin
La Socata dans l'attente du successeur du « Rallye »
Wassmer Aviation. Stabiliser les charges de travail
Chez Mudry, foi et persévérance
René Fournier vers l'industrialisation du RF-6B
Description et essai en vol du RF-6B
Une interview de l'ingénieur général Raymond Marchal
Les hydravions de Jean Latham
Le Mikoyan MiG-21
L'Etat, Air France et le « Mercure »
Le « Falcon » 50 B
Trois questions sur la coopération à M.H.J. Gray, président d'United Aircraft

Numéro 655 du 01/04/1975

Construction amateur : un « Criquet » tout plastique
Calendrier RSA
Un avion pour la voltige intégrale
L'Europe spatiale
La coopération européenne : une réalité exemplaire
« Spacelab », ou un Européen en orbite
« Ariane » : une certaine idée de l'indépendance
OTS. Télécommunications
« Marots » pour les bateaux
« Aérosat » pour les avions
« Météosat » : un maillon français
Les satellites scientifiques
La Force Aérienne Royale jordanienne
Equipements, intégration et sécurité
Les hydravions de Jean Latham
Les Junkers Ju-88 « français »
« Alpha Jet » : solution en avril
Sochata-Snecma, une nouvelle filiale de la Snecma

Numéro 656 du 15/04/1975

Un nouvel Indien chez Piper : l' « Arapao »
Le registre Veritas est paru
Le rassemblement 1975 du RSA à Laval
Le RSA à la Foire de Paris
Le moteur rotatif Mazda
Moteurs, où en est l'Europe ?
Italie. Fiat
Belgique. FN Herstal
Suède. Flygmotor
France. Microturbo/IDA
RFA. Motoren und Turbinen Union (MTU)
Grande-Bretagne. Rolls-Royce
France. La Snecma
France. Turboméca
Les moteurs de l'aviation légère
Du « Manchester » au « Lancaster »
Hélicoptères à New York
Lyon-Satolas, reflet de la région Rhône-Alpes
Ce vol libre qui nous enchaîne (essai d'une aile Rogallo)

Numéro 657 du 01/05/1975

Fondation de la Vocation : les « Bourses Adrienne Bolland »
« Soyouz » 18 : un échec au plus mauvais moment
Lancement de GEOS-3
L'aéro-club de Neuilly fait peau neuve
Amateurs. Optimisme chez les constructeurs belges
Mini-Salon à Toussus-le-Noble le 17 avril 1976
Le travail aérien
Un éventail à sept branches
L'Antonov 2 et l'agriculture en Hongrie
L'opération « Chenille des pins »
Les pilotes du « Bois » au Canada
Les engins air-air de la nouvelle génération
« Durandal » reste fidèle à son passé
Les chasseurs oubliés (campagne du Levant 1941)
Le triplace Caudron R-11 A3
La succession des F-104G. Impatience en Belgique, hésitations aux Pays-Bas. La Position suédoise. La position de General Electric. La position des Avions Marcel Dassault-Breguet Aviation
Les moteurs. Où en sont les Etats-Unis ? Et au Japon ?
Vol à voile, le « Hornet » remplaçant du « Libelle » standard
Le SIREN D-77 « Iris »

Numéro 658 du 15/05/1975

Le XXXIe Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace
L'aviation militaire
Marché n°1, réservoir de technologies
Principaux avions militaires
FAS. Alerte atomique sur la France. L'exercice « Poker » 75/02
Les hélicoptères
Les militaires ouvrent la voie aux civils
Principaux hélicoptères civils et militaires
Hélicoptères en mer du Nord
Le transport civil
Réduire la consommation et le bruit
Principaux appareils commerciaux
Roissy-en-France : l'endroit et l'envers du décor
La propulsion, clé du progrès
Principaux turboréacteurs civils et militaires
Principaux turbopropulseurs et turbomoteurs civils et militaires
« Apollo-Soyouz », le grand rendez-vous spatial américano-soviétique
L'aviation générale, un petit avion, pour quoi faire ?
Principaux appareils d'aviation générale
De l'aéromodélisme au brevet de pilote
Le Musée de l'Air s'installe au Bourget
Les anciens au Salon

Numéro 659 du 01/06/1975

Quand les pilotes d'essais se réunissent et discutent
Maurice Lévy, créateur de l'ASE. A propos de « Soyouz » 18
Essai de comparaison des appareils de voltige
Promo Air Tourisme : des projets séduisants
Airsport 75 au Castellet
Amateurs : l'aile libre motorisée
Le 5e rassemblement des pilotes de montagne
A Dakar, nous avons vu les premiers équipages d'Air France prendre « Concorde » en mains
Nouvelle ascension pour la montgolfière
« Concorde », Airbus et simulateurs
L'ALAT choisira-t-elle le Madge ?
TRT : un FLIR pour voir la nuit
Les indicateurs de proximité de sol
Les Latécoère 521, 522 et 523
RAF : premiers HS-1182 « Hawk » en octobre 1976
Une année difficile pour la Sabca
L'US Navy commande le F-18 et l'US Air Force propose une version économique du F-16
Tel sera le « Falcon » 50B
Le « chat » de garde de l'US Navy : le Grumman F-14A « Tomcat »
Vol à voile, des kilomètres et deux records de France

Numéro 660 du 15/06/1975

Quand un astronaute rencontre un cosmonaute

Le « Poker » spatial : « Soyouz » 18

Amateurs : le Verbair PV-01

Le Bourget 1975, un salon de stagnation

L'aviation militaire : Européens et Américains de la nouvelle génération s'affrontent

Hélicoptères : dans le domaine technologique, de nouvelles perspectives se font jour

L'aviation commerciale : des variantes nouvelles pour des appareils des équipements : cinq ans de plan de charge, mais des crédits trop faibles

L'aviation générale

Parachutisme : rééquiper l'Armée

Les « Diables Rouges »

En marge du meeting de la Force aérienne belge le 21 juin à Florennes

Témoignages : le 6 juin 1944

Les Fairey « Firefly » du 2e Régiment de chasse belge

Vol à voile, le tournoi des grandes écoles a été remporté par l'EPL de Montpellier

Numéro 661 du 01/07/1975

Mon stage « premier cycle » à Carcassonne

A Daniel Muraro, le 4e Rallye de l'Yonne

Amateurs, deux machines originales au Salon : l'aile volante motorisée de Geiser et le « Breezy » d'Expilly

Diplômes et médailles à l'Aéro-club de France

Voltige, aux championnats d'Europe, Stroessenreuther (RFA) remporte le 6e trophée Biancotto

Le Bourget 1975

Complainte technique

Des appareils militaires pour toutes les missions

Aviation commerciale : de l'ADAC à l'appareil supersonique

Les hélicoptères

La patrouille des Rothmans seule dans un ciel « réglementé »

Les missiles. Les propulseurs. L'espace. Les équipements

Techniques aéronautiques à Satory

Les autogires LeO C-30

La France et le Boeing B-7X7

Le contrat du siècle : 306 F-16 et 28 options

Le Bell YAH-63 du programme Advanced Attack Helicopter

Vol à voile, à Romorantin, le 3e « National Air »

Numéro 662 du 15/07/1975

Les Français à bord d'OSO-8. Les télécommunications « Saliout » 4 : record soviétique

La cité des étoiles. « Soyouz-Apollo » : les fenêtres de lancement

Une bête de race, le Bellanca « Skyrocket » II

Conçu au Canada, fabriqué aux USA, le Dominion « Skytrader » vise l'Afrique

Amateurs : Jim Bede ; du 5 au 7

L'hélicoptère, c'est aujourd'hui

Le Bourget 1975, derniers regards

Aux pilotes d'essais. Les équipements

Cette année, le règlement a fait la part belle à l'aviation générale

Les planeurs. L'aéroportuaire

Morane-Saulnier « Vanneau »

O.K. Antonov et l'An-28

Vol à voile, les coupes fédérales

Le DG-200, un planeur classe standard de nouvelle génération

Numéro 663 du 01/08/1975

« Apollo-Soyouz »

Une interview exclusive du dr Glynn Lunney, directeur du programme au Centre spatial Johnson à Houston

Prélude au RSA

Les réalisations d'André Starck

Construire en métal

Emilien Croses : de l'harmonium aux « Pou du ciel »

Croses LC-6 « Criquet »

« Varieze », le nouveau canard de Burt Rutan

Le programme ALVRJ

Le CL-289, engin de reconnaissance

OMERA. Le système « Héraclès »

Westinghouse, premiers essais du radar du F-16

Consolidated « Catalina »

Après la victoire du F-16, General Dynamics organise sa coopération avec l'industrie européenne

Parachutisme, ascension en août

UTA. A Roissy la formation du PNT

Vol à voile, Vinon. Malgré une météo défavorable. Huertas et Ragot se sont imposés

Numéro 664 du 15/08/1975

Championnats de France de vol télécommandé : le retour de Pierre Marrot

« Apollo-Soyouz ». En direct de Moscou

Gyroscopie : l'hélicoptère Hughes 300

Voltige : Marc Husson remporte la coupe Desavois

Rassemblement du RSA 1975

Pour l'aviation générale, une gamme d'équipements français

Joliet Electronique

Les équipements radioélectriques : le problème du client

L'Ilmavoimat (armée de l'Air finlandaise), son histoire et ses campagnes

Industrie, une rentrée froide ?

Parachutisme, CISM 9 Pau : triomphe français

Verra-t-on « Concorde » à Qantas ?

Vol à voile, les Huit-Jours d'Angers, Zegels et O'Brist remportent la coupe d'Europe. Mazalerat et Lopitiaux sont champions de France

Numéro 665 du 01/09/1975

Les pilotes du « Bois »

L'AM-69 du groupe Georges Payre

Oshkosh 1975. Le 23e rassemblement des constructeurs amateurs américains a regroupé 1 200 appareils d'amateurs

Le Sukhoï Su-20

Le McDonnell-Douglas YC-15, candidat à la succession de l'« Hercules »

L'Aerospace « Airtrainer » CT/4

Les « Fox » de Fairey

L'Ilmavoimat, son histoire et ses campagnes

Parachutisme, excellences à Vannes

Etoiles à Maubeuge

Le Rolladen-Schneider LS-1 F

La Coupe Atlantique à Nantes

Une nouveauté de Schempp-Hirth : le « Cirrus » 75

Numéro 666 du 15/09/1975

La conquête des planètes
Les éléphants martiens
Les pilotes ont aussi leur champion du monde : le Suédois Jan Olof Friskman
Une expérience profitable : des pilotes français dans le ciel américain
Le Bellanca « Super Viking » 300A
Aéroportuaire. Vers une organisation internationale unique ?
L'industrie française : exporter
Le rendez-vous de Bruxelles
L'Ilmavoimat, son histoire et ses campagnes
Louis Blériot, l'homme de la Manche
Parachutisme, à Vichy, des championnats de France orageux
Les ailes supercritiques
Vol à voile, Oshkosh 1975. Planeurs et motoplaneurs
Le Glasflugel « Libelle Club » 205
Holgaus (libre) et Peter (standard), champions d'Allemagne fédérale

Numéro 667 du 01/10/1975

Jean-Pierre Lafille, sur CAP-10, remporte la coupe Marcel Doret
Avions Stolp « Acraduster »
Cranfield 1975, salon britannique de l'aviation générale
« Corvette » à la conquête de l'Ouest
La Grèce aéronautique. Politique intérieure, politique extérieure, problèmes de défense
La mutation d'Olympic Airways
Olympic Aviation. Troisième niveau, taxi aérien, école de pilotage
Ulmer Aéronautique
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat, son histoire et ses campagnes
Les antiques à Oshkosh
Interview de M. Desmond Norman, directeur de Fairey-Britten Norman
Parachutisme, réflexions après Vichy
Mirabel, aéroport du XXIe siècle
Alitalia et les grèves
Géométrie variable. Le FS-29 de l'Akaflieg-Stuttgart et le planeur M-2

Numéro 668 du 15/10/1975

Succès pour le dernier « Diamant ». En Guyane française, au centre spatial de Kourou
Bede Aircraft Inc
Les moteurs SACMA. De l'automobile à l'avion
La coupe Champion à Ambérieu
La SNECMA
Une interview exclusive de M. René Ravaud, président-directeur général de la Snecma
La Snecma, 30 ans après
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat, son histoire et ses campagnes
« War Birds » à Oshkosh
Parachutisme, aux championnats du monde de travail relatif : les Américains les plus forts
Une voix européenne
British Midland Airways : location d'avions
Hauteur minimale de vol à vue
Aéroportuaire. Le rendez-vous de Bruxelles : de nouveaux défis pour le transport aérien
Schempp-Hirth « Janus »

Numéro 669 du 01/11/1975

Le « Mono 2 » de Chris Heintz. Les demi-avions au pays des géants
Beech Aircraft « Spirit 76 »
Perfectionnement et tourisme. Un rallye en Irlande organisé par « Aviation Magazine International » avec le concours des Avions Pierre Robin
Piper 1976
Pour l'Aéronavale, le « Super Etendard »
A bord du « Clemenceau »
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat. Ses matériels : le Fokker D-XXI
USA. Grand tourisme des années trente
La sous-traitance aéronautique : incertitudes et inquiétudes
De la sous-traitance à la coproduction
Boeing cherche-t-il des alliances ?
Nouvelle étape pour le Sikorsky ABC
Armaing, champion du monde de voltige
L'IATA après Oslo
« Concorde » et l'Atlantique sud
Le Benelux et l'exemple scandinave
Aviation civile et pédagogie
Schleicher ASW-19 et ASW-20
Itxassou, un camp aéronautique particulier

Numéro 670 du 15/11/1975

Le point sur « Ariane »
L'Aérospatiale aux Mureaux et la SEP à Vernon
Amateurs. Ken Rand-Robinson Aircraft : les KR-1 et KR-2
A Montpellier, on n'entend plus tourner les « Tiara »
L'Airbus. Demain, une grande famille ?
Ils ont formé les pilotes de la seconde guerre mondiale
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat. Ses matériels : le Fokker D-XXI
UTTAS. Où en est-on ? Des Sikorsky YUH-60A et C-70B au Boeing Vertol YUH-61A et model 179
Le fret à Air Canada
Notes techniques. 3.1 : les flotteurs
Gyroscopie. Le Bölkow Bö-105
Réflexions sur la cotation des vols à la coupe fédérale

Numéro 671 du 01/12/1975

Une interview de M. Pierre Nouguler, directeur de Dassault Belgique Aviation
A la Nouvelle Orléans, la 28e Convention de la National Business Aircraft Association (NBAA)
Premier essai : France-Irlande au-dessous du niveau 30 avec les Avions Pierre Robin
Air Training Tour 1975-1976 : survol des Alpes avec les avions de la Socata
Amateurs. Aerocar Moulton Taylor
Les onze « commandements » de la bible Kungler : la place de l'aviation légère dans la nation
Les jets d'entraînements. Un marché convoité
Le Saab-105 G
L'« Alpha Jets »
Eurogroupe : un « machin » ou un « truc » ?
Etudes françaises de commandes de vol électriques
Pierre Decroo, pilote de chasse et d'essais
Louis Blériot, l'homme de la Manche
USA. Quelques oiseaux rares d'avant-guerre
L'Ilmavoimat. Ses matériels : Blackburn « Rippon » IIF et Fokker C-V et C-X
Parachutisme, des Italiens à Chambéry
Le « Twin Astir » G-103

Numéro 672 du 15/12/1975

Le Piper PA-31T « Cheyenne »

La CASRAM à Cannes

Prototypes : un maigre budget

Spencer « Amphibian Air Car »

« Concorde », le pari du vieux continent

SFENA. L'IFR hélicoptère avec un seul pilote à bord

Trois générations de Grumman

Louis Blériot, l'homme de la Manche

L'Ilmavoimat. Ses matériels : Fokker C-V et C-X et Bristol « Bulldog »

1940-1945. Des Norvégiens au Canada

L'avenir d'Eurocontrol

Les 25 ans de la PATA

L'ASECNA - TAT : Régionalisme et fret express

ITA : s'évader

Au sujet du FS-29

L'équipe de France 1976

Numéro 673 du 01/01/1976

« Aviation Magazine International » et « Air Transport Magazine » fusionnent
A Montpellier avec l'OLAP
Bushby Aircraft Inc
La réglementation VFR de nuit progresse
Toussus-le-Noble : dernier acte
Accords européens pour la production d'avions légers
Cessna premier dans le ciel
Vue panoramique sur la Turquie (politique, économie et défense)
Sondre Stromfjord, un aéroport sur un glacier
Les cinquante ans de Pratt et Whitney
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat, ses matériels : le Gloster « Gladiator », le Hawker « Hart » et les MS-406 et 410
L'Aermacchi MB-339, dernier-né d'une famille prolifique
Notes techniques. 3.3 : les flotteurs
Le « Cirrus » standard 75

Numéro 674 du 15/01/1976

Inquiétudes dans l'industrie aérospatiale américaine
Astronautique : bilan 1975
A propos de la visite médicale
Thorp T-18 « Tiger »
Air Training Tour. Dans les Alpes avec les avions de la Socata
Sécurité. Les enseignements d'un accident
En 1975, les USA ont produit 14 200 avions
Interview de l'ingénieur général André Jouffret, directeur technique des constructions aéronautiques
La DTCA, expert aéronautique de l'Etat
Brétigny : laboratoires, équipements, hélicoptères
Istres : des avions et du soleil
Cazaux : les armements
Saclay : pour les moteurs
Toulouse : une vie tourmentée
Clermont-Ferrand : à l'AIA, des cellules et des équipements
Bordeaux : à l'AIA, des propulseurs
Louis Blériot, l'homme de la Manche
Quarante bougies pour le DC-3
L'Ilmavoimat. Ses matériels : les MS-406 et 410, le « Morko » Morane
McDonnell-Douglas, partenaire de la France ?
Enfin des instructeurs
Notes techniques. 3.4 : les flotteurs
Section « Sport-études » pour les champions

Numéro 675 du 01/02/1976

Sur les Dolomites, avec Aersud et Avi-Alpi
A la Socata, nouvelle organisation
Chez Partenavia, les nouvelles versions du P-68 « Victor »
Dassault face au marché civil
Des « Falcon » aux « Mercure »
Où en est le système Oméga en France ?
Louis Blériot, l'homme de la Manche
USA. Des « Corsair » chez les amateurs
L'Ilmavoimat. Ses matériels : Hawker « Hurricane » et Bristol « Blenheim »
Les T-6 de l'armée de l'Air et de l'Aéronautique navale
Delta « Mirage » 2000 et delta « Super Mirage » : décider n'est pas suffisant
Autour de l'histoire d'une société nationalisée
Un harnais et des voiles
Essai en vol du Claude Piel CP-80
Notes techniques. 3.5 : les flotteurs

Numéro 676 du 15/02/1976

L'UEO et la politique aéronautique européenne
Les projets de Pierre Robin
Sécurité. De la maniabilité d'un bimoteur en asymétrique
Ladislao Pazmany PL-4
Les pilotes de montagne face à leurs problèmes
La France et l'espace « utile »
Des composants aux lanceurs
Des compétences dans tous les secteurs
Piloter au collimateur. A Air Inter, du simulateur à la réalité
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmevoimat. Ses matériels : Bristol « Blenheim » et Fiat G-50
Paul Schmitt PS 7/482
L'Atlantique : une « mare » ou un « fossé » ?
FAI. Beaucoup de travail
Le SAAB-105 G
Notes techniques. 3.6 : les flotteurs
Une interview de M. Jacques Lerat, président de la FFW

Numéro 677 du 01/03/1976

Air Training Tour : nos objectifs
Sécurité. Libéralisme, performances et responsabilité
L'Héliogramme, une innovation
Rustan Aircraft Factory
L'aviation générale sort-elle de la crise ?
Table ronde. Peut-on faire du nouveau sur le plan industriel et commercial dans le domaine des avions légers
L'important : conserver une place de choix dans la course au progrès
Qu'a-t-on inventé depuis deux ans ?
La Socata « affûte » sa nouvelle gamme
Pierre Robin mise sur la diversification
Reims-Aviation : rester compétitifs
Fournier : première série
Wassmer : construction métallique et stratifié
Beechcraft, Cessna, Piper sur le marché français
Avec l'indicateur cartographique d'assistance aux procédures de la SFENA : l'IFR plus décontracté
Louis Blériot, l'homme de la Manche
1943. Des avions français dans la Regia Aeronautica
L'Ilmavoimat. Ses matériels : les chasseurs Polikarpov et Caudron « Cyclone »
L'Europe d'outre-France
Le Rockwell B-1
L'American Jet Industries « Hustler » 400
Le General Aviation F-600 « Canguro »

Numéro 678 du 15/03/1976

L'hélicoptère Aérospatiale AS-350
« Marisat » I : les navires à l'heure géostationnaire
Les premiers équipages de la navette
Air Training Tour : la règle du jeu
L'IFR : une réalité même pour les hélicoptères légers
A propos de la visite médicale
Assemblée de l'APPA
France Aéro Service : efficacité et stabilité
A Muret, l'aéro-club Clément-Ader
Birdman TL-1 : entre l'aile libre et l'avion, pour le plaisir de voler
Les « Biz Jets »
La République Sud-Africaine, puissance aéronautique
Les Britanniques toujours n° 1 en Europe : visite à l'industrie électronique et des équipements
Les collections aéronautiques du South african national museum of military history
1943. Des avions français dans la Regia Aeronautica
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat. Ses matériels : Caudron « Cyclone » et Curtiss H-75
Les études en cours chez McDonnell-Douglas Corporation
Plaidoyer pour un terrain
La 11e assemblée générale de la FFVV

Numéro 679 du 01/04/1976

Air Training Tour : convoyage Socata
Sécurité : collisions aériennes
Comment répartir l'espace aérien
Les avions de chasse et de combat aérien
« Mirage » 2000
Les appareils du futur
Où sont passés les « Mirage »
M. Ron Howard (Electronic engineering association, GB) : « Encourager une forte concurrence »
Aérazur : quatre nouveaux équipements
Matra : laboratoire photo en shelter
Westinghouse : radar à balayage électronique
Ces vétérans qui volent toujours : le Potez 60
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat. Ses matériels : Curtiss « Hawk » et Brewster B-239
Un imbroglio favorable à Boeing
Rolls-Royce : approfondir la coopération internationale, améliorer la productivité
Premier vol du Schneider LS-3
Le point sur les parachutes de sauvetage

Numéro 680 du 15/04/1976

Les missions du SFA, version 1976
Air Training Tour : week-end à Marrakech
RFA 1976
La République fédérale allemande (politique, économie, défense et industrie aérospatiale)
MTU. Priorité à la coopération
VFW-Fokker. Trois avions commerciaux qui n'ont pas dit leur dernier mot
Dornier. « Skyservant », « Alpha Jet » et Do-24/72
MBB. Une entreprise bien équilibrée
Un programme ambitieux : le « Tornado »
Decca. Doppler 81
Equipements français pour la Belgique
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat. Ses matériels : Brewster B-239, Tupolev SB-2 et Petlyakov Pe-2
Le Do-335 « Pfeil » au musée de Munich
« Concorde » et Cie
Sécurité. C'était du travail sans filet
Le PIK-20 finlandais et ses dérivés

Numéro 681 du 01/05/1976

Une interview exclusive de M. Marcel Dassault
L'aéronautique et son architecture, 80 ans de sélection naturelle
Les voilures
Les fuselages
Les empennages
Les monomoteurs
Les monoréacteurs
Les bimoteurs
Les multimoteurs
Les multiréacteurs
Les hélicoptères
Principales étapes de l'aviation à réaction en France (1946-1976)
25 ans de stratégie commerciale au service du passager

Numéro 682 du 15/05/1976

« Spacelab » attend déjà ses premiers passagers
C'est la relance
Air Training Tour. Les Oasis et le Groenland
Ils ont été conçus en France et sont construits outre-Atlantique
Sécurité. Casse en vol
L'aviation civile aux Antilles françaises
Table ronde. Recherches et développements dans l'industrie française des équipements
Les radars de conduite de tir des intercepteurs modernes
Les aides à la navigation. Pour une approche intégrée
Les Breguet 693 dans la Bataille de France
Louis Blériot, l'homme de la Manche
L'Ilmavoimat. Ses matériels : Tupolev SB-2, Petlyakov Pe-2 et Dornier 17Z
Para-ski : coupe du monde à Courchevel
Ouverture de la saison de travail relatif
McDonnell-Douglas DC-9-50
Le concept « supercritique » en France
Glasflugel « Mosquito »
Le SFA devient le SFACT

Numéro 683 du 01/06/1976

Salon de Cannes. Après quatre ans d'interruption, Cannes, c'est reparti !
Perspectives américaines : 250 000 appareils légers et d'affaires en 1985
Le 100 000e Piper à Toussus-le-Noble
Air Training Tour. Vol de nuit VFR à Pontoise-Cormeilles
Sécurité. Un PDG peut-il piloter son avion ?
Morane 181 vole !
L'Ilmavoimat. Ses matériels : Dornier Do-17Z, Iliouchine DB-3 et Junkers Ju-88 A-4
Louis Blériot, l'homme de la Manche
Salon de Hanovre, un Salon sans surprises
Du motoplaneur au gros porteur, des programmes connus présentés à Hanovre
AS-350 « Ecureuil ». Une nouvelle conception de l'hélicoptère
Démystifier l'IRF hélicoptère

Numéro 684 du 15/06/1976

La vie extra-terrestre
A Romans, rendez-vous des constructeurs amateurs européens
Le festival du film
Le challenge Jaffaux-Tissot
L'ALAT. L'hélicoptère au service de l'armée « aéromobile »
La Défense en plan
Une interview exclusive du Général O'Mahony, commandant l'ALAT
Crouzet, un grand provincial
Le club du « Baron rouge »
L'historique de l'ALAT. Du « Mouchard » à l'hélicoptère
L'avenir d'Euromissile. Un entretien avec M. Marcel Morer
Dassault-Breguet « Falcon » 20G
Robinson R-22, un hélicoptère vraiment pas cher
En marge des championnats du monde
Sécurité. L'histoire de « Bijave »

Numéro 685 du 01/07/1976

Cannes, un Salon contesté
Le 75e anniversaire de l'aéro-club royal de Belgique
Le sixième rassemblement des pilotes de montagne
Robin DR-400/140B « Major »
Pour le vol économique « Birdman » TL 1
Des montgolfières dans le ciel de Bruxelles
L'Hotelier. Le petit a cinquante ans
L'Ilmavoimat
Blériot, l'homme de la Manche
Le « Sabre » en maquette plastique
A la Ferté-Alais, la parade des vieux avions
Flash sur le Sikorsky S-72
En Belgique, la FN à l'heure du Pratt et Withney F100 et du CFM-56
Le programme F-18
Le Boeing YC-14
Le National Air à Billy et Hersen
Et ce fut la fin des Breguet 905

Numéro 686 du 15/07/1976

Le CNES et son avenir

« Meteosat »

Le LMC-1 « Sprintair », l'avion d'une équipe

Air Training Tour. Le Groenland grandeur nature

USA. Le 27e Salon de Reading

A Rayskala (Finlande), les 16e championnats du monde de vol à voile : victoire de G. Lee en « Libre » et de I.

Renner en « Standard »

Le « Monitor », dernier des Farman

Louis Blériot, l'homme de la Manche

L'Ilmavoimat. Ses matériels : Messerschmitt Bf-109G

Le Lockheed L-1011 « Tristar » et ses différentes versions

Numéro 687 du 01/08/1976

4e championnats du monde de maquettes volantes à Borlange-Daria (Suède)

Wassmer WA-80 « Piranha »

Hauteur minimale de vol à vue

André Starck : trente années d'idées et de réalisations

Le P-39, premier appareil métallique de Potez

Louis Blériot, l'homme de la Manche

L'Ilmavoimat. Ses matériels : VL « Myrsky » et « Pyörremyrski »

Au Québec, le bond en avant

La coupe Ailleret

Le trentenaire de l'Ecole du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER)

Les 11e championnats du monde de vol à voile en montagne à Vinon

Numéro 688 du 15/08/1976

« Viking » : un atterrissage réussi

A Spire, les amateurs allemands de l'OUV

Faut-il équiper les avions légers de baudriers de sécurité ?

Le Robin HR-100-250

Air Training Tour accélère sa vitesse de croisière

Le « National CLAP » 1976

RSA 1976 : une bonne année

Farman « Centaure » II

Avec l'Italarei au 1/72e : les Gotha 242 et 244

Louis Blériot, l'homme de la Manche

L'Ilmavoimat. Ses matériels d'école, de transport et de liaison

Québec : le bond en avant

L'aile delta souple à l'ONERA

A Angers, F-L Henry et M. Mercier remportent la 19e Coupe d'Europe

Encore un projet allemand : le B-09b

Le PiK-20E

Numéro 689 du 01/09/1976

Après Saint-Junien : un peu de technique
Air Training Tour. Trois nouvelles initiatives
Survol des régions inhabitées
Victor Letsko et Lydia Leonova (URSS), champions du monde de voltige à Kiev
Short Brothers : 75 ans de présence
Louis Blériot, l'homme de la Manche
Les avions légers Leopoldoff
« Mercure » 200, une décision incomplète
L'industrie aérospatiale britannique. Demain la nationalisation
Rolls-Royce : un ton nouveau
Shorts SD3-30
Vichy. Des forums aux hommes forts
Les planeurs des champions 1976

Numéro 690 du 15/09/1976

La navette « Orbiter » 101
Table ronde. Peut-on réduire le bruit des moteurs d'avions légers ?
André Serre remporte la Coupe Marcel Doret
Air Training Tour. Jumelage avec la confrérie des rôtisseurs
L'ADAV « Foger », le « Harrier » soviétique
Les collimateurs de pilotage dans l'aviation civile
Les équipements de l'aviation générale : domination américaine absolue
Louis Blériot. Le XI et ses successeurs
Les lignes aériennes Farman (1919-1953)
Avec Revell, au 1/32e, le « Phantom » II F-4E
José Le Floch, le champion évincé

Numéro 691 du 01/10/1976

Le Tour d'Europe de la FAI
Le « Pigeon » d'Albert Gatard
Piper « Cherokee Lance »
Air Training Tour. La Méditerranée avec les « Guépard » de Wassmer-Aviation
Atterrissages durs
Farnborough 1976
De la politique et quelques prototypes
Les civils. Les militaires. Les armements. Les équipements
Du grand spectacle à Oshkosh
Macchi MC-205 « Veltro »
La coopération : les avions, les moteurs et les équipements
L'industrie aérospatiale japonaise
A Reims. Les difficultés de grandir
En RFA. Grob Flugzeugbau

Numéro 692 du 15/10/1976

A Michel Brandt la Coupe Champion
Portes ouvertes à la Socata
Air Training Tour. Le tour de France du livre et de l'édition
Made in USA
Donald H. Rumsfeld, secretary of Defense. Le rôle des USA dans le monde
Thomas C. Reed, secretary of the United States Air Force. L'USAF conservera son rôle essentiel
James C. Fletcher, NASA administrator. Le calendrier du futur
Wernher von Braun, chairman of the board. Hors des passions et des intérêts, le National Space Institute
Karl C. Harr Jr, président, Aerospace Industries Association of America
Edward W. Stimpson, General Aviation Manufacturers Association
William T. Coleman Jr, secretary of Transportation. Rechercher une plus grande libéralisation de l'environnement économique
Dr John McLucas, administrator, Federal Aviation Administration. FAA : cinquante ans de responsabilités
Raymond G. Belanger, director, Air Traffic Service (FAA). L'évolution du contrôle aérien
Paul R. Ignatius, président, Air Transport Association of America. 400 millions de passagers par an à la fin du siècle
Le musée national de l'air et de l'espace à Washington
Peyret « Taupin »
Jean Dermine, champion du monde de précision
Grumman « Nutcracker », un projet d'avion ADAV/C original

Numéro 693 du 01/11/1976

Le budget du CNES pour 1977
Le 27e Congrès de la FAI
La prime et le secret
Air Training Tour
La circulation aérienne
Le Brasov IS-28M2, motoplaneur roumain
Vol libre au Tyrol
Oshkosh 1976. La grande fête des amateurs
Le musée volant d'Oshkosh
Le NC-150 « Bi-tri »
Avec Matchbox au 1/72e. Le He-115B
Après Rome. Innover ou disparaître

Numéro 694 du 15/11/1976

Le parcours de l'ASMR
Chez Piper : confort et performances
Air Training Tour - Voyage VFR de nuit en Allemagne : opération réussie
Circulation aérienne : structures et programmes
Le « Spit » toujours. Le « Polliwagen »
Beechcraft 1977
Nouveautés Rockwell
Le Cessna 404 « Titan Courier »
La 5e exposition de matériels pour les forces navales au Bourget
La 11 F, doyenne des flottilles
Le premier F-16 de présérie : premier vol en décembre
Responsabilité et inconscience
Le Schempp-Hirth « Mini Nimbus »

Numéro 695 du 01/12/1976

Nationaliser pour nationaliser ?

« Backfire » et retour de flammes

Une interview exclusive du chef d'état-major de l'armée de l'Air. Le général d'armée aérienne Saint-Cricq

Réforme de la méthode française de pilotage

Air Training Tour. Conférences

Circulation aérienne. Altitude minimale de vol à vue

La sécurité des vols en montagne

Les nouveautés Piper

Le Rockwell « Commander » 114

Le WPB-1, la « planche volante »

La défense aérienne

La menace aérienne

Alerte et intervention

Le cas de la France

Nouveaux radars français

De l'Est à l'Ouest

L' Awacs E-3 A

Les avions Nieuport de 1919 à 1940

Le SNCAO-700 et ses dérivés

Revanche en Afrique du sud

Esprit de finesse

Numéro 696 du 15/12/1976

Chasles LMC-1 « Sprintair »

Révélation sur le « Varieze »

Tucson AFB, le plus grand « fourre-tout » du monde

Airbus. Evolution de l'équipement

SAGEM. Inertie et atterrissage tout temps

Les avions Nieuport de 1919 à 1940

SAAB J-29, le « tonneau volant »

Avec Hasegawa au 1/32e. Un « Starfighter » belge

Dassault « Falcon » 50

Notes techniques. 4.1 : les trains d'atterrissage

Le congrès de la réflexion

Numéro 697 du 01/01/1977

Quand l'Etat en fait trop
Un entretien avec M. J. de Fonvent, président du Gebecoma
1977. Une grande année pour les satellites européens
Le travail aérien et ses assises
Air Training Tour, version 1977
Grumman American « Cougar » et « Gulfstream » II ER
Révélation sur le « Varieze »
Beechcraft « Bonanza » V-35B
La SFIM. Nouveaux PA pour hélicoptères
Aeroquip Aerospace. La tuyauterie est son domaine
A la pêche au « Halifax »
Les Arado de la SIPA (1945-1960)
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Vol relatif en URSS
Mitsubishi MU-2L
Notes techniques. 4.2 : les trains d'atterrissage
Coupe fédérale : soixante-deux fois le tour de la Terre

Numéro 698 du 15/01/1977

Piloter à vue, ou sans visibilité
Rockwell-Fuji, série 700
Taylor « Bird »
L'exploitation pétrolière en Indonésie : indispensable hélicoptère
L'Aérospatiale et le marché des hélicoptères
LMT : simulateur de l' « Alpha Jet »
Etudes britanniques de planches de bord
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Mauboussin 127 « Corsair »
Variations sur un Mauboussin 202
Avec LS au 1/72e. Mitsubishi Ki 46 « Dinah »
Les réacteurs de dix tonnes
Notes techniques. 4.3 : les trains d'atterrissage
L'ASK-21 de Schleicher

Numéro 699 du 01/02/1977

Où l'on parle d'un ASMR « junior »
Jimmy Carter face aux problèmes de la Défense et de l'industrie aérospatiale
Les successeurs d' « Apollo »
Espace aérien et concertation
Bensen « Hovergyro »
Air Training Tour : la Corse avec les avions Robin
Les monomoteurs Reims-Cessna
Pour le vol IFR, un entraînement suivi
Une clé du futur
L'ensemble et la diversité
Les équipements français de bord
Louis Favreau
Martin B-26 « Marauder »
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Voltige soviétique
Notes techniques. 4.4 : les trains d'atterrissage
Le congrès fait le point

Numéro 700 du 15/02/1977

Airbus : l'échec ?
Incertitudes financières autour de l'AWACS
Dans trois ans, un Européen dans l'espace
Les Etats-Unis comptent sur « Spacelab »
A propos du plan Barre
Deux avions en un : le Lucas L-5
Les Cessna Pilot Centers en Belgique
Air Training Tour. Allo ! Tango-Papa-Charlie
Premier vol du René Fournier RF-9
Le gyrolaser bientôt prêt
La SFIM réalisa le PA du « Super Puma »
Georges Libert
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
L'hydravion de chasse Loire 21
Avec Heller au 1/50e. Le « Jaguar » E
La SEP à l'heure du « Drakkar »
Des tuyères au delta
Notes techniques. 4.5 : les trains d'atterrissage
Le congrès fait le point

Numéro 701 du 01/03/1977

Incertitudes autour de l'ASMR
Table ronde. Le nouvel esprit de la méthode française de pilotage
Salons 1977 et 1978
Plus de 500 km-h avec 200 ch
Air Training Tour. Le triangle des Bermudes
A Anaheim, où l'hélicoptère est roi
Sikorsky S-76
Missiles. Nouvelles possibilités de coopération en Europe
Une panoplie bien fournie
Les « Halifax » aux cocardes françaises
Saburo Sakai, as japonais, revit ses combats
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
A la fédération, une nouvelle équipe
Notes techniques. 4.6 : les trains d'atterrissage
Le Ryson ST-100 « Cloudster », planeur motorisé

Numéro 702 du 15/03/1977

Successeur du « Rallye », le Socata TB-10 a volé
« Soyouz » 24
Le premier vol de la navette
A Châteauroux, le trophée international Léon Biancotto
Attention à l'altitude sur l'eau
Un cargo pour les amateurs
L'Italie aéronautique
Un ballon d'oxygène pour l'industrie
Aeritalia : une firme toute neuve
Le groupe Agusta
Aermacchi : l'avion d'entraînement est roi
A côté des Grands
Les motoristes
Les avions de Nieuport de 1919 à 1940
Un bombardier stratégique pour la Regia Aeronautica : cinq projets avortés
Avec Heller au 1/72e : le Messerschmitt Me-163 « Komet »
Conférence à Zurich
Dernières images d'Anaheim
Les 25 ans de l'usine Scheibe
D-77 « Iris », nouveau planeur français

Numéro 703 du 01/04/1977

L'étape de l'interopérabilité
Le nouvel esprit de la méthode française de pilotage
L'aviation générale face à sa crise
Vers un « Europe Corvette Système »
Riga-74 « Experiment »
Rockwell « Commander » 112TC
Air Training Tour. A vous les consommateurs !
Le marché mondial des avions militaires de transport
Narco Avionics. Nouvelles productions
Le Mauboussin 120 (Salmson 65)
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Avro 652 « Anson » Mk 1, le « bon à tout faire »
Un essai du Morane-Saulnier 700-02
Au soleil de la Californie, trois avionneurs mûrissent leurs projets
Lockheed. La situation financière continue de s'améliorer lentement
Northrop. Le « Cobra » attend le feu vert
McDonnell-Douglas. Développements tous azimuts
Des agrès et des hommes
La 12e assemblée générale de la FFW. Bilan d'une année record

Numéro 704 du 15/04/1977

Vendre pour produire
« Geos », satellite scientifique
Les cinq anneaux d'Uranus
Bourses et primes d'achat en 1977
Quarante ans après, le second « Simoun » de M. Prost
Pilotes du « Bois » au Canada
Le Benelux à l'heure du F-16
Fokker-VFW. Des atouts solides mais un cap difficile à franchir
Spécialisation et coopération
Sabca. Un premier bilan encourageant
Fairey. Le privilège de la stabilité
La Fabrique Nationale Herstal. Un nouveau départ
Dassault-Breguet en Belgique. Un bilan largement positif
Air Equipement face à la crise
Starec-CSEE Stella 43
Succès de Schlumberger en Grande-Bretagne
Un PT-6 nettoyé en cinq minutes
CAO-30, l'hydravion-école
Les avions Nieuport de 1979 à 1940
Avec Airfix au 1/72e. Le « Super Mystère » B-2
Des ailes et des caissons
1976, une bonne année

Numéro 705 du 01/05/1977

Une bonne année voltige
Imprudences et indisciplines
Piper se porte bien
L'AS-37B d'André Starck
Air Training Tour. Dans les Alpes avec de nouveaux pilotes de montagne
L'hélicoptère
Un facteur non négligeable de l'activité économique
Liaisons et travail aérien
Panavia « Tornado »
Air Equipement : nouveaux matériels pour hélicoptères
SKF : activité soutenue malgré la crise
EAS : indicateur Tacan digital
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
A Wright Patterson, le musée de l'US Air Force
Un club comme les autres
Les « side forces », une nouvelle forme de manoeuvrabilité
Gyroscopie. Aérospatiale SA-330J « Puma »
« Twin Astir » G-103
L'ASW-20

Numéro 706 du 15/05/1977

Le 32e Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace
Quand passent les nuages
Le guide du visiteur
Les avions militaires. Vers d'autres « marchés du siècle »
La Force aérienne tactique française
Les hélicoptères. Un renouvellement constant
L'aviation commerciale. Incertitude à l'aube d'une nouvelle génération
Les propulseurs. Au coeur de la compétition
La navette spatiale. La Terre à la conquête de sa « banlieue »
L'aviation générale. Un développement continu
L'école IFR « Les Ailes » à Genève, un exemple de coopération donné à l'Europe
La construction amateur en France
Comment, avec quoi et dans quelles conditions légales peut-on construire un appareil d'amateur en France ?
L'exploit du siècle. Il y a cinquante ans, Lindbergh traversait l'Atlantique nord
Les années 7. 1907, 1917, 1927, 1937, 1947, etc., le chiffre 7 a été bénéfique pour la construction aéronautique
Le musée de l'Air a augmenté sa collection d'avions au Bourget de vétérans de l'aviation commerciale
Air Transport
Un inconnu célèbre : le charter
United Airlines : la plus grande compagnie aérienne du monde occidental

Numéro 707 du 01/06/1977

La British Aerospace Corporation est créée
L'accident de Tenerife
Vendre « Ariane »
« GEOS », un satellite presque géostationnaire
Toujours la sécurité
Robin R-3000 : soutien de l'Etat
Aux Mureaux, ils sont quatre
La Canada. Une industrie qui reprend goût à la vie
Canadair. De nouvelles ambitions
De Havilland toujours fidèle à la formule ADAC
Pratt and Whitney. Plus de 11 000 PT6 vendus
L'industrie canadienne au Bourget
L'avenir du « Jaguar » international
ABG-SEMCA, une société dynamique
EMD. Les liaisons numériques digibus
Avec Frog au 1/72e. Dornier 335 A-6 « Pfeil »
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Blackburn « Firebrand »
En avance sur ses concurrents, le CFM 56 confirme ses qualités
L'hélicoptère léger Citroën-Marchetti
A l'Aérospatiale, le département hélicoptères prépare l'avenir
L'« Astir » CS-77
Vers un nouveau brevet

Numéro 708 du 15/06/1977

Rassemblement RSA régional à Romans
Luchon : septième assemblée générale des pilotes de montagne
Air Training Tour. Patrouille sur les axes VFR de nuit
Salon : premier compte rendu
Arrivée en Europe des premiers F-15
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Un certain Jean Salis
Le sport ou l'argent
Chérence : troisième challenge AAVO
A Ginet, de Saint-Dizier, l'Interrégional nord
Le vol à voile en Inde

Numéro 709 du 01/07/1977

Sécurité. Erreurs à éviter
Le 32e Salon
Annoncée au Bourget, une nouvelle politique aéronautique française
Les appareils militaires. Les avions civils. Les propulseurs
Quand la concurrence s'établit dans tous les domaines
Un nouvel avion moyen-courrier : l'A-200, proposition de l'Aérospatiale
L'espace
Avec les Montgolfières. Chasse au renard à Châteauroux
Musée de l'Air : le passé conjugué au présent
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
1937 : une bonne année pour la France. 1. L'aviation commerciale
Les matériels présentés au Bourget
En marge du Salon. Dans les fontes de la NASA
Les planeurs au Salon

Numéro 710 du 15/07/1977

Les amateurs au Salon
Jean Pottier. Du bois au plastique, puis au métal
Le Pottier P-70S
Air Training Tour : mission terminée en 1978
Sécurité : attention au vol en montagne
L'aviation générale mondiale autour du Salon
Edward W. Stimpson, directeur général de la GAMA
GAMTA. Une Europe unie pour l'aviation générale
Satory VI. L'industrie aéronautique et les forces terrestres
Pilotage tête haute des avions de transport
Première « Alouette » III IFR SFENA à Hélicoptère-Union
1937 : une bonne année pour la France. 1. L'aviation commerciale
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Avec Matchbox au 1/72e. Armstrong-Whitworth « Siskin »
Lanaverre-Industrie ou « Cirrus » 75 et SL-2

Numéro 711 du 01/08/1977

Le Salon de Cranfield
Le « Firecracker », révélation du Salon
Le petit dernier de Claude Piel
Le rassemblement national du CLAP à Moulins
Initiation des jeunes
Les moteurs au Salon
A Angers, les « Huit-Jours » les plus longs. Thomas Badum, Georges Moffat et Diether Memmert remportent la 20e Coupe d'Europe de vol à voile à Angers
L'instrumentation directe
Brion-Leroux. Une nouvelle conception pour l'affichage linéaire à bande
Collins. Nouvel émetteur-récepteur HF
SAAB « Skiddometer »
1937 : l'année française. 1. L'aviation commerciale
Les vétérans de la RAF au Bourget
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
La Ferté-Alais le 26 juin, une réussite
Adieu au « Super Sabre »
Voltige à Toula. Jean Dermine
Turboméca. Au milieu des difficultés, préparer l'avenir

Numéro 712 du 15/08/1977

RSA : La qualité a remplacé la quantité
Victor Letsko vainqueur du trophée Léon Biancotto
L'espace vital
La « guerre » dans l'espace
L'avionique du « Tornado »
Avec Monogram au 1/48. Le MiG-15
1937 : L'année française. 1. L'aviation commerciale
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
L'EIS, centre national
A Vinon les « montagnards » étaient là
L'accord anglo-américain
National Airlines

Numéro 713 du 01/09/1977

Carter, la fin d'une illusion
Des « Mirage » à Moscou
Championnat du monde des pilotes en Autriche
Le « Super New Look » d'André Starck
Adieu à Raymond Schallow
Au Québec, des clubs modèles
Le premier vol de la navette spatiale
Des souris, des crevettes et des hommes
Les racers à Saint-Valéry-en-Caux, les Anglais étaient les plus forts
Pétrole cher. Une solution, les simulateurs
1937 : l'année française. 1. L'aviation commerciale
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Blohm und Voss HA-139
Bad Wiessee, carrefour de l'Europe
Les championnats de France à Châteauroux

Numéro 714 du 15/09/1977

Un accouchement difficile
La « Navette », une « entreprise » réussie
« Voyager » 2 à l'assaut des planètes solaires
HB-21 motoplaneur, né dans une bijouterie
Voltige. Jean-Louis Feltès, champion de France sur CAP-20
La recherche pétrolière dans le golfe du Mexique
Les équipements de l'aviation générale
URSS. Précisions sur des appareils mal connus en Occident
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Le Breguet 14, l'avion de la victoire
McDonnell Douglas : priorité au DC-9-55
Marathons à Vichy
La Carmam et sa nouvelle politique

Numéro 715 du 01/10/1977

Une politique ou de la politique ?
Oshkosh, 25e anniversaire de l'EAA : les amateurs à la fête
Cranfield. Un vrai salon de l'aviation générale
1937. L'année française. L'aviation privée et l'aviation populaire
Avec Supermodel au 1/72e. Blohm und Voss 138 « Sabot volant »
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Dassault-Breguet-Dornier « Alpha Jet ». Une machine pouvant atteindre l'échelle américaine
Dassault-Breguet « Super Etendard ». Nouveau, mais construit à l'ancienne
General Dynamics F-16. Un programme très ambitieux, un avion sans surprises
Dermine vainqueur absolu
4e Coupe d'Europe des biplaces
Un ASW-15 motorisé

Numéro 716 du 15/10/1977

Nordistes et sudistes en RFA
Brétigny. Quand les Cigognes font le cirque
Des astronautes français
Navette : trois vols, trois réussites
Un « Spot » français
A Jean, la 11e Coupe des Espoirs
Amateurs. Dans les pays de l'Est aussi
RFA 1977, vers une restructuration de l'industrie aéronautique
A Wiesbaden, MEDE 77, un succès ambigu
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
1937. L'année française. L'aviation privée et l'aviation populaire
Duxford (G.-B.), musée vivant
Le programme HiMAT entre dans sa phase active
Grumman EF-111A, champion de la guerre électronique
Bell XV-15 : un programme tenace
A Moulins, l'opération « But fixé »

Numéro 717 du 01/11/1977

La 70e Conférence FAI
La troisième Table ronde GAMTA
Derniers reflets d'Oshkosh
Le 30e Salon de la NBAA à Houston. La grande bataille des multimoteurs d'affaires
USA. Après l'abandon du bombardier stratégique B-1, la polémique continue
Avec « Combat Grande », l'Espagne s'intègre un peu plus à l'Europe
Les avions anti-sous-marins de l'armée de l'Air espagnole
Le système inertiel du « Super Etendard »
Grumman et les simulateurs de pannes portables
Pour voir d'en haut, le système ATAL
1937 : l'année française
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
CANT Z-506
Un projet de budget à courte vue pour 78
Etudes générales, commandes nationales famille de moteurs
La production du Mitsubishi MU-2 aux Etats-Unis
L'Akaflieg de Darmstadt
Premier vol du H-121 « Globetrotter »

Numéro 718 du 15/11/1977

« Aviation-Jeunesse ». Les journées de Lyon
Un Brésilien élégant : le « Surubim »
Un vieux qui ne veut pas avoir peur des jeunes. Rockwell « Sabreliner » 65
Beech 78 tient les promesses de Beech 77
Piper, une belle continuité dans le progrès
Brésil. L'aviation, outil d'expansion
EMB-121 « Xingu »
Demain, l' « Alpha Jet » en Belgique
Brésil, la Fondation Santos-Dumont
Les avions Nieuport de 1919 à 1920
NachtJagdWaffe. La chasse de nuit dans la défense du Reich
L'ère du porte-à-faux
Sécurité d'abord

Numéro 719 du 01/12/1977

Boeing lance l'opération « bi-bi-tri »
Les cinquante ans de Cessna
Visite chez Mooney Aircraft Corp
Comment gagner 50 000 livres avec la tête et les jambes
Défense européenne, nécessités et alibis
Le missile « Roland »
Reconnaissance aérienne. Le MBLE « Epervier »
En vol sur l'AerMacchi MB-339
Planche de bord électronique Litton
Kléber fait le point
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Confederate Air Force Show au Texas
1937. L'Aviation militaire
Notes techniques. 5.1 : des interactions

Numéro 720 du 15/12/1977

Condamnés à la réussite

Signaux erratiques au deuxième étage

Visite chez Continental Motors

Les Learjet « Longhorn » 54-55 et 56

Kend Rand se tourne vers l'amphibie

Le « Mirage » 2000, juste retour à l'aile delta

Le « Super Mirage » 4000 doit voler dans un an

La défense aérienne française à l'épreuve

Balises pièges

Visualisation « Compu-Scene »

Le PITAC, collimateur de pilotage pour les avions de ligne futurs

1937. L'aviation militaire

Jean Brun, « première ligne » de l'aviation commerciale

Le musée en plein air de Séoul

Les avions Nieuport de 1919 à 1940

Notes techniques. 5.2 : des interactions

Dans les fontes de la NASA : à Langley Field

Réformes ou abandons ?

Le nouveau biplace allemand B-12

Numéro 721 du 01/01/1978

Andreasson BA-4B, un voltigeur qui nous vient du Suède
Visite chez Lake Aircraft (Texas)
Les garde-côtes. Pour la surveillance de la zone économique maritime, des matériels adaptés
Air Inter. Un an d'ATT avec l'Airbus
1937. L'aviation militaire
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
A Istanbul, une exposition pour le futur musée
Bell 222. Un nouvel hélicoptère dans les bimoteurs civils
Notes techniques. 5.3 : des interactions
Championnats du monde de vol relatif : le Canada, champion surprise

Numéro 722 du 15/01/1978

Histoire de la navette
Visite chez Maule (USA). Le Maule M-5 « Lunar Rocket »
La patrouille de Jean-Marie Saget
Andreasson BA-11
Etats-Unis : changement de cap
A Washington, un ton nouveau
Un avenir solide, mais sans éclat
Lockheed : projets civils audacieux
18 000 avions privés seront construits en 1978
Défense : le missile de croisière a-t-il vraiment remporté la victoire ?
L'US Navy et ses recherches
Le remplacement de l'ILS : une pomme de discorde
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Avec Frog-Hasegawa au 1/72e : le Boeing B-47E « Stratojet »
Les Loire 50 et 60
Notes techniques. 5.4 : des interactions
L'Akaflieg de Stuttgart

Numéro 723 du 01/02/1978

L'hélicoptère en expansion chez Fraissinet
Visite chez Grumman American Aviation Corporation
Les équipementiers français face à la révolution technique
Les avions Nieuport de 1919 à 1940
Les Lioré et Olivier LeO. H-246.1
Boeing présente trois avions nouveaux
Efficace mais complexe, le cargo ADAC Boeing YC-14
Notes techniques. 5.5 : des interactions
L'Akaflieg de Stuttgart

Numéro 724 du 15/02/1978

« Saliout » 6. Une cascade de premières
Le point sur l'AS-37
La flotte privée de Philips : 5 000 heures de vol par an
Le problème des vrilles sur avions légers
L'aviation légère et les nuisances
Moteurs civils : la guerre
General Electric. Une dynamique favorable
Le programme CFM-56
Pratt and Whitney. Assurer ses positions
Rolls-Royce. Suivre le marché
Islande : du poney à l'avion
LMT. Activités de simulation
TRT. Radio-altimètre numérique
OMERA. Tendances et équipements futurs
Les Lioré et Olivier LeO. H-246.1
Le Boulton and Paul « Defiant »
Aérospatiale. Les premiers SA-332 en 1980
Notes techniques. 5.6 : des interactions
Le SL-2, version française du « Janus »

Numéro 725 du 01/03/1978

Dossier France
1958-1978 : le bilan aérospatial
Les Partis et l'aérospatial
Les Partis et la défense nationale
Les Partis et le transport aérien
Les Partis et l'aviation générale
Forces et faiblesses :
- de l'industrie
- de la coopération
- des forces aériennes
- de l'espace
- du transport aérien
- de l'aviation générale
- du parachutisme
L'avis de Tiresias 1978

Numéro 726 du 15/03/1978

Le millième « Cosmos »
L'AS-37 : son évolution et ses moteurs
L'APPA à Poitiers
De Bruxelles à Wichita avec le Cessna « Conquest »
HAA 1978. A San Diego, des hélicoptères en vol IFR
Les équipements aéroportuaires de sécurité
Jean Stampe
United Technologies. Croissance rapide et diversification judicieuse
13e assemblée générale de la FFVV
Pour la classe « course » de la FAI : le « Speed Astir » II

Numéro 727 du 01/04/1978

L'Etat et Dassault-Breguet
Le Beech T-34C de l'US Navy
« Quickie », nouvel avion canard de Burt Rutan
L'aéro-club de l'UTA
CASA C-101, un petit espagnol qui grandira
La RAF aujourd'hui : les soixante ans d'une grande dame
Evolution des postes d'équipage
Aérospatiale : le département électronique de Toulouse
Le groupe de chasse GC II/3
Marcel Besson, marginal de l'aviation
JET 1 et JET 2 en avant-première à Toulouse
Vers l'avion biologique
Après l'assemblée générale de la FFVV

Numéro 728 du 15/04/1978

Lockheed « Jetstar » II
Amateurs. La saison des canards
L'Allemagne fédérale
Vingt ans de coopération franco-allemande
La difficile restructuration
VFW. Problèmes de réorganisation
Dornier. Les vertus de l'indépendance
MBB. Un chef de file incontesté
Panavia. « Tornado » : des espoirs à l'exportation
MTU. Un nouveau départ
RFB. AWI-2 « Fantrainer »
Le général Glavany, commandant les Ecoles de l'Armée de l'Air
Nîmes : les premiers pas
Rochefort : le moule
Le rapprochement de Crouzet-SFENA : création de la SV-2
Marcel Besson, marginal de l'aviation
Musées en Pologne
Rolls-Royce

Numéro 729 du 01/05/1978

Un biplan acrobatique aux deux parents : MA-3 « Maverick »
Journées « Aviation Jeunesse » à Lyon
Table ronde. Les carrières de l'aéronautique
Les métiers de l'aviation civile
Les carrières de l'armée de l'Air
Les jeunes et la construction aéronautique
Le planeur « Kit Club » JP-15/34
Le drame de l' « Amoco Cadiz »
L'Aéronautique navale et le plan « Polmar » en Bretagne
Postes d'équipage : la continuité
Tablette de marche électronique
Un avion d'affaires : Farman 430
Maquettisme : le « Viggen » au 1/72e d'Heller
Marcel Besson, marginal de l'aviation
JW-1 « Jet Wing »
Boeing QRSA

Numéro 730 du 15/05/1978

Boeing ne peut plus attendre
Faire capoter une négociation
Pour meubler les « Spacelab » opérationnels
Mille « Cosmos » lancés
Le JP-14-34, planeur métallique français
Ça bouge en Haute-Savoie
L'Italie aérospatiale
Enfin une politique de programmes suivie
Aeritalia chef de file
Le groupe Agusta : hélicoptères et avions d'entraînement
Aeronautica Macchi : la relève du MB-326
Fiat : licences et coopération
Alfa Romeo : nouveau programme
Partenavia : un bimoteur réussi
Piaggio : motoriste et avionneur
Hanovre 1978. Un Salon décevant
Airbus A-300 et A-300-10
Nouvelle proposition du F-28 en France
Lancement du HS-146 ?
Chez McDonnell-Douglas
Le Saab-Scania B3LA
Optimisme chez Panavia
Marcel Besson, marginal de l'aviation
Le Sud-Est SE-100C et ses dérivés
Une interview exclusive de M. René Ravaud, président du GIFAS
Certification du SA-330J « Puma » en conditions givrantes
L'ASW-20F certifié
Le Pik-20E a volé

Numéro 731 du 01/06/1978

Le rassemblement des pilotes de montagne
Loisirs et affaires
L'industrie française des avions légers en péril
La spectaculaire vitalité de l'aviation générale américaine
L'aviation d'affaires : l'Europe loin des USA
Reims-Aviation
Avions Pierre Robin
La Socata
Les Avions Mudry et Cie
Piper PA-38 « Tomahawk »
Les équipements de l'aviation générale
Otalù : une percée en aéronautique
Trois nouveautés Alkan
A la Ferté-Alais, chez Jean Salis
L'aviation roumaine dans la 2e Guerre mondiale
Le gyroptère Papin-Rouilly
Turboméca : des problèmes, mais aussi des espoirs
Le JP-15-34

Numéro 732 du 15/06/1978

Pour l'an 2000, le moteur ionique
OTS et la suite
Pionnier-Venus A
Rassemblements sur l'altiport de l'Alpe d'Huez
Le Rutan RAF-40
Le « Duchess »
Les missiles tactiques français
La BAN de Lanvéoc-Poulmic
L'école des pilotes d'essais de l'USAF
Concorde : les commandes de vol électriques
Maquettes : Otaki « Corsair »
Témoignage : les « Gladiator » aux lac Lesja
Un « Gee Bee » tout neuf aux USA
Le musée de l'air de Bruxelles
Visite à General Electric : croissance et synergie
L'Akaflieg de Karlsruhe

Numéro 733 du 01/07/1978

Rassemblement à Rotterdam
Le 12e Salon de Cannes
L'aviation civile belge
Cessna 210-P
La panoplie des tueurs de chars
Aviation jeunesse à Lyon
Alkan : propositions pour l' « Alphajet »
Radar « Blue Fox » pour le « Sea Harrier »
Air Equipement : asservissement de plate-forme d'armement pour hélicoptères
Le musée de Vigna di Valle
Le SE-400 : un hydravion à l'image de son programme
Les congés annuels dans l'industrie
Matra, 40 ans après
Planeurs et moto planeur roumains
La Transeuropéenne

Numéro 734 du 15/07/1978

Construction amateur aux Mureaux
Astronautique : spécial « Ariane »
Un pilote automatique SFIM pour l' « Ecureuil »
Les contre-mesures du « Jaguar »
Avec Heller au 1/72e : le J-35 « Drakken »
Le Short « Sunderland »
Les hélicoptères de l'Aérospatiale
Remise du premier « Super Etendard » à la Marine
Présentation des 16e championnats du monde
L'ASW-20 F
Mimmert et Dick vainqueurs de la Transeuropéenne

Numéro 735 du 01/08/1978

Quelques vedettes de Sywell 1978
A Egletons, neuvième rencontre CAP-10
Cessna 414 « Chancellor » 78
Les vingt-cinq ans de la Patrouille de France
A Vincennes, la fête des cerfs-volants
Le concours-massacre de Saint-Raphaël en 1925
Farman 270, hydravion torpilleur
SEMA-12, avion de travail
La météo et ses avions-sondes
Les anciens planeurs à Brienne

Numéro 736 du 15/08/1978

Autour d'une sévère compétition
Les nouveaux cosmonautes
Le Pottier P-70S
Le 10e anniversaire du RSA allemand
La coupe Desavois : Jean-Marie Heu vainqueur sur CAP-10
Le Groupe de vol à moteur du Chablais
16e championnats du monde de vol à voile. De rudes batailles à Châteauroux
31e Rassemblement du RSA. 350 appareils à Brive
McDonnell « Banshee »
Le concours-massacre de Saint-Raphaël en 1925

Numéro 737 du 01/09/1978

Les Britanniques prennent le train
Championnats du monde de maquettes télécommandées et de vol circulaire en Grande-Bretagne
Oshkosh 1978 : les amateurs américains vont-ils devenir professionnels ?
Où va la Grande Bretagne ?
L'apparence de la vigueur et de la réussite
Le tremplin et les « Harrier »
Un secteur stable : les équipements
Les avions du motoriste Salmson
Le Consolidated « Privateer », un dangereux géant
13e championnats internationaux de vol en montagne à Vinon

Numéro 738 du 15/09/1978

A310 : turbulence de sillage
L'espace et la mer
Sorrel Aviation « Hiperbipe »
Bex : petit terrain, grand meeting
Des MiG-23 en France
Dans le ciel de Saint-Nazaire, le Fouga 90
Sur les planches de bord de l'aviation générale, le futur est déjà présent
Radars météo pour tous
La navigation de zone
L'Europe réduite à la portion congrue
Petite histoire du motoballon
Les avions du motoriste Salmson
Le Bristol « Blenheim » Mk IV

Numéro 739 du 01/10/1978

A la « manière britannique »
Championnats du monde en Tchécoslovaquie : supériorité tchèque écrasante
La Coupe des Espoirs
Le « Speed Canard »
Le « Melmoth »
A Brno. Grand succès de la foire internationale
Tour d'Europe FAI 1978
A Pontoise, une formule originale de meeting aérien
Journées aéronautiques de la Baule : Ronde de nuit et Coupe Boris
Farnborough 1978. Les Américains absents, les Français en force
Le MiG-23 vu de plus près
Boeing opte pour des instruments à tube cathodique
Thomson-CSF : test des stations radar
Arsenal VB-10
Les avions du motoriste Salmson
L'extraordinaire SB-11
La Coupe de Vendée

Numéro 740 du 15/10/1978

Les Britanniques au pied du mur
La rentrée spatiale
RSA. Rassemblement régional à Pontoise
Turboméca : quarante ans
Une interview du président directeur général de Turboméca. M. Joseph Szydowski
Tout est parti d'un simple compresseur
Politique persévérante de coopération
Turboméca prépare la prochaine décennie
Reno : championnats de « Racers »
Reprise, mais concurrence internationale sévère
Adieux à la 92e
Les avions du motoriste Salmson
Le Fokker Dr-I
Arsenal VB-10
4e Coupe du monde de vol relatif à Mourmelon
Stages d'été à Tallard

Numéro 741 du 01/11/1978

Le tigre de papier a de bonnes dents
SA-360 « Dauphin »
Moulton Taylor
Freibel F-5
Le Yak-50 et le Yak-52
« Bonanza » ADAC de Robertson
Les marguerites de la montagne
Les bombardiers Caproni en France
Les avions du motoriste Salmson
A Wiesbaden. MEDE 1978
Des hélicoptères français aux Etats-Unis
Réglementation et formation : du nouveau
La classe des 15 mètres « course ». Le Schempp-Hirth « Mini Nimbus »

Numéro 742 du 15/11/1978

Airbus Industrie. Et maintenant le Benelux ?
Vingt ans de la NASA
« Beech Célébration » 1979
Piper : une gamme 1979 améliorée
Moulton Taylor
Observation et reconnaissance. Voir de haut et de très haut
McDonnell Douglas F-15A « Eagle »
Exposition navale au Bourget
Loire-Nieuport LN-10, « éclairer de combat »
Pearl Harbour 1978 : « Tora ! Tora ! Tora ! »
Le Pachinine I-21
Les avions du motoriste Salmson
La classe des 15 mètres « course ». Le Glasflugel « Mosquito » B
Réglementation et formation : du nouveau

Numéro 743 du 01/12/1978

Un budget militaire trop raisonnable
Le « Taylor Bird »
Le bimoteur Rutan « Defiant »
Cessna 1979 : 37 modèles proposés
Les journées d'Abidjan
La lignée 1979 de Gulfstream American
Airbus. Le rôle des compagnies de lancement
Airbus : une valeur sûre
Cossor : une retombée de l'ADSEL
L'écurie du « Temps des as »
L'Avia 534, un chasseur sans victoires
Les avions du motoriste Salmson
Formation et réglementation : du nouveau
Les cinquante ans de Schleicher
Les ultra-légers

Numéro 744 du 15/12/1978

La plus courtisée des planètes : Vénus
Monnet Experimental Aircraft Inc
Rockwell International : un sérieux effort sur l'Europe
Rockwell « Sabreliner » Division : le « Sabreliner » 65
Dossier : objectif exportation
Exportation pour être indépendant
La locomotive Dassault-Breguet
L'Aérospatiale : deux points forts
Les motoristes : la liberté de manoeuvre
Matra : un rôle grandissant
Thomson CSF : un grand de l'électronique
Les équipements : un problème de dimension
Des efforts et quelques résultats
Air France : un rôle à double effet
L'UTA et le commerce international
L'exportation de l'aéroportuaire
Fibres optiques : programme US
L'Avia B-534 : un chasseur sans victoires
Morane-Saulnier 230
Les avions du motoriste Salmson
Rolladen-Schneider LS-3 et LS-3A

Numéro 745 du 01/01/1979

Le Monerai S
Le projet « Petit Canard ». Le programme « Icare » de l'ENSAE
Boeing 1979 : 28 avions civils par moi
Un Fouga peut en chasser un autre. Le F-90
« Falcon-Guardian » certification et livraison 1979
Plein gaz, volez paresseux
Caproni CA-164
Le Centre NC-470, hydravion école de perfectionnement
De nouveaux avions pour le musée
Sur la colline d'Harris

Numéro 746 du 15/01/1979

Promesses chinoises
1979 : « Ariane » et la navette
Le « Cygnet » SF-2A
« Arrow » IV, « Turbo Arrow » IV et Six 300
La construction scolaire et universitaire française
Les 80 ans de l'Aéro-club de France
Le Grumman F-14 « Tomcat » en Iran
Douglas SBD « Dauntless » l'indomptable
Le F-18 « Hornet ». Il remplacera au moins deux avions
Pour les amateurs, un planeur « compact »

Numéro 747 du 01/02/1979

L'Aviation légère dans la grisaille
Construction scolaire et universitaire
Journée Technique des Mureaux
Naceur Eddine Gamha, premier constructeur amateur tunisien
A Méribel, la sixième assemblée de l'AFPM
Les capacités françaises : les conséquences d'une mutation technologique
Borovkov Florov I-207
Aux origines du réarmement aérien français. Le plan I-1933-1937
Opération « Drapeau rouge »
Le Glaser-Dirks DG-200

Numéro 748 du 15/02/1979

Un « Jet » en 1984 ?
Le « Faucon » PMB-78
Vol en montagne. En marge de la 6e assemblée de l'AFPM
La construction scolaire et universitaire
RFA. Vers une restructuration de l'industrie aérospatiale allemande
Sagem : les systèmes inertiels ULISS
Le plan 1 1933-1937
La Flyvevabnet, armée de l'Air danoise
Le General Dynamics F-16 est opérationnel
Un nouveau venu à la Carman : le JP-15/38

Numéro 749 du 01/03/1979

Hélicoptères : un virage à bien négocier
« Ariane » sous les tropiques
La construction scolaire et universitaire
Des montgolfières à Uppsala
La Suisse aérospatiale
La difficulté d'être : un problème de dimensions
Une industrie aux productions diverses : Pilatus, la Fabrique fédérale et la FAA
Le travail aérien en montagne : Air Glaciers et Heliswiss
Activités sportives et d'affaires
Les constructeurs amateurs
Quelques planeurs
Thomson-CSF : la défense aérienne des années 1980
La coupe Beaumont
La Flyvevabnet, armée de l'Air danoise

Numéro 750 du 15/03/1979

Et maintenant... produire
« Télécom » 1, satellite national
L' « Eos » 001
La construction scolaire et universitaire en France
Le Benelux aérospatial
Perspectives intéressantes, raisons sérieuses d'inquiétude
Sabca : des circonstances favorables
La Sonaca à la recherche d'activités nouvelles
FN : des moyens industriels rénovés
Fokker : l'année des grandes décisions
Aérotech, société de holding
Aviation générale : un marché de cent avions par an
Les équipementiers belges
Sonars d'hélicoptères : un duel franco-américain
L'épreuve de vitesse Beaumont
Les « Martinet » de la SNCAC
Le SFH-34, premier planeur « plastique » de Scheibe

Numéro 751 du 01/04/1979

Un Québécois en France : le « Raz Mut »
Proche-Orient : pétrole et déstabilisation
Les forces aériennes du Proche-Orient
Un « simulateur de bureau » en France
Ericsson propose un radar latéral
Les « Martinet » de la SNCAC
Le Pilatus PC-7 « Turbo Trainer »
Un avenir pour « Concorde » par l'innovation
La 14e Assemblée générale de la FFVV
Le Schleicher ASK-21

Numéro 752 du 15/04/1979

La télévision en directe par satellite, une question de politique
Kay and Stan McLeod
Le Délémontez-Cauchy DC-1
16e Assemblée générale de l'APPA
Gates Learjet « Longhorn », une nouvelle génération d'avions d'affaires
Bon départ pour l'Airbus A-310
Le bombardement en piqué : le CAMS 37, un précurseur
Le NC-600, bimoteur multiplace de chasse
Quatre planeurs en un

Numéro 753 du 01/05/1979

SOS titane
Kay and Stan McLeod
Cessna : d'un « Citation » à l'autre
Concours TF 1 « Jeunesse et Aviation »
Les premiers « Alpha Jet » belges sont opérationnels
EAS : un pas de plus vers le marché civil
Le système ADSEL opérationnel
La course Istres-Damas-Paris
Le NC-600, bimoteur multiplace
Sous-traitance : le pari
Questions à M. J.-M. Treille, directeur du GAPSET
Moteurs civils : mêlée ouverte
La CGTM au service des moteurs français
La classe des « 15 m course ». Eriavion Pik-20D

Numéro 754 du 15/05/1979

Les satellites de l'Europe
La famille des « Zénith »
A l'heure d' « Exentia »
Aérospatiale Fouga 90
Un spécialiste du caoutchouc : Paulstra
Robertson : un radar météo à travers l'hélice
Le Westland « Wyvern »
Les PZL XIX et 26
Numérique : l'amorce d'une mutation industrielle
Questions à M. Serge Dassault, commissaire général du Salon
La classe des « 15 m course ». « Speed Astir »

Numéro 755 du 01/06/1979

Le 33e Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace
Le guide du visiteur
La coopération internationale : pas un idéal, mais des nécessités
France : l'industrie aérospatiale, une clef de l'avenir
Le Dassault-Breguet « Mirage » 4000
Allemagne fédérale : un rôle grandissant en Europe
Benelux : le F-16 et les productions Fokker
L'Espagne reprend sa place
Au Danemark, le F-16 et ses artisans
La Finlande entre l'Est et l'Ouest
En Grèce : la création d'une capacité
En Norvège : priorité à l'armement
Au Portugal : une organisation d'Etat
Grande-Bretagne : les paradoxes insulaires
Italie : une reprise certaine, mais encore fragile
La Suède devra-t-elle abandonner ?
En Suisse, une industrie aux dimensions du pays
Union soviétique : une formidable industrie d'arsenal
Pologne et Tchécoslovaquie : vendre à l'Ouest
Canada : vigoureuse reprise de l'activité
Etats-Unis : un instrument d'hégémonie
Argentine : une affaire politique
Au Brésil, une industrie en marche
Israël : passer de la guerre à la paix
Australie : le bout du monde
Japon : une puissance montante
Espace. « Ariane » et la navette spatiale : le compte à rebours
Transport aérien : l'ère des bas tarifs
Construction amateur. Combien coûte un avion ?
L'épopée des « Mirage » delta
Les nouveautés du musée de l'Air au Bourget

Numéro 756 du 15/06/1979

Un dimanche à Orly
Enfin un oiseau dans son nid
Les productions Van's Aircraft
Le 33e Salon
Hélicoptères en vedette
Coup d'oeil sur les équipements
Spécial aviation générale
Peut-on réaliser en France un petit biplace permettant l'heure de vol à 100 F ?
USA. Le cap des deux milliards de dollars
Une Europe à unifier
France. Quatrième au monde
Le Socata Rallye « Tobago »
1909, une grande année
Il y a cinquante ans, l'« Oiseau Canari »
Airbus : la confiance des banquiers en plus
Questions à M. Joël Le Theule, ministre des Transports
Réunion des pilotes d'essais européens
La pyrotechnie et ses multiples applications
Le nouveau Fournier RF-9

Numéro 757 du 01/07/1979

Le Bourget, ville nouvelle
Pilotes de montagne. 9e Rassemblement en Suisse
Vol musculaire. Des muscles dans la Manche
Le 33e Salon
Aviation commerciale
Aviation militaire
Hélicoptères
Moteurs
Astronautique
Aviation générale
Amateurs
Equipements aéroportuaires
Le Westland « Wyvern »
Quand la France achetait ses avions aux USA (1938-1940)
Questions à M. Bernard Lathière, administrateur gérant d'Airbus Industrie
Maintenance : les retombées du savoir-faire

Numéro 758 du 15/07/1979

Léthargie estivale
Neas-France : un programme réaliste
Rassemblement CLAP à Avranches
Le Salon pas à pas
Equipements
Aviation commerciale
Aviation militaire
Hélicoptères
Moteurs
Espace
Amateurs
Aviation générale
Vol à voile
Les F-16 de la Force aérienne belge
Le 25^e anniversaire de l'ALAT belge
Meeting à Florennes
Satory VII. L'influence aéronautique
Matériaux nouveaux à la SEP
Quand la France achetait ses avions aux USA (1938-1940)
Biggin Hill : un meeting époustouflant
SABCA : trois chaînes de montage

Numéro 759 du 01/08/1979

L'aviation légère à la recherche d'une potion magique
Les championnats du monde de planeurs téléguidés. Un bon badin vers le progrès
Brienne, haut lieu du RSA
« Les Chats de l'Enfer »
Weymann : des prototypes seulement
Emploi : le temps des non intégrés
Questions à M. Jacques-André Larpent, président du groupe « Equipements » du GIFAS
CFM-56 : un programme franco-américain exemplaire
A propos du Salon
Coupe d'Europe : les Belges s'imposent à Angers

Numéro 760 du 15/08/1979

Brienne 1979 : premier rassemblement européen des amateurs
Weymann : des prototypes seulement
Les nouveaux à la Ferté
Les « Chats de l'Enfer »
Questions à M. Michel Dufiet, représentant FO de l'Aérospatiale
Les atouts de Pratt and Whitney
La pyrotechnie au service de la sécurité
Championnats de France à Vinon : F. Ragot (libre et course) et G. Chenevoy (standard) vainqueurs
7e Rassemblement international des planeurs anciens

Numéro 761 du 01/09/1979

Les retrouvailles de l'été
En vol sur le Beechcraft Model 77 « Skipper »
Thierry Blanchard remporte le tour de France aérien
Oshkosh : un grand salon d'amateurs sérieux
Championnats de France de parachutisme
Une application de l'énergie totale : l'ASVI. Souriau prêt pour l'ARINC 600
Les Caproni Ca-313 et 314
Weymann : des prototypes seulement
British Aerospace victime d'un « spasme doctrinal » ?
Grumman : trois projets en un, le projet 698
A Rieti (Italie), la 2e Coupe du monde de vol en montagne

Numéro 762 du 15/09/1979

Canada : 3e Championnat mondial de pilotage
Motoplaneurs à Brienne
3e Championnats du monde de vol relatif
Technologie et concurrence sur le marché de l'aviation générale
Le De Havilland DH-95 « Flamingo »
Weymann : des prototypes seulement
Swearingen joue les biturbopropulseurs et gagne
Rieti, un terrain de jeu en montagne
Le FS-31. Premier planeur en fibres hybrides

Numéro 763 du 01/10/1979

Les 565 aveux de Saturne
Avionnettes à Oshkosh
Cranfield : un véritable salon international d'aviation générale*
Premier succès pour Thomson CSF
Weymann : des prototypes seulement
La croisière noire
Le Gate Learjet et ses versions spéciales
Le planeur autonome finlandais PIK-20E

Numéro 764 du 15/10/1979

Interview de M. Pierre Soufflet PDG de la SEP
Fraissinet Division Aéronautique
Avionnettes à Oshkosh
Coupe des Espoirs 1979
4e Coupe Henri Boris
Nouveau pilote automatique pour le « Transall »
Fokker, MBB et VFW : on piétine
Regards sur Oshkosh
La Croisière Noire
Les ADAV de l'an 2000
Le Mu-27 de l'Akaflieg de Munich

Numéro 765 du 01/11/1979

Le syndrome suédois
Questions à M. Jacques Cressard, rapporteur du budget Défense à la commission des Finances
Télématique et télévision spatiales
USA : le siècle des satellites
Mooney 1980 : une ligne modernisée et affinée
Les monoplaces de sport : l' « Adventure » 100
NBAA : éventaie et promotion
Hélicoptères civils : un marché ouvert, mais
Les hélicoptères de l'or noir
Pilotes automatiques pour hélicoptères
8 000 visiteurs pour MEDE 1979
Suez 1956 : une aventure militaire, un échec politique
Old Warden : au rendez-vous des vétérans
Aérospatiale AS-332 « Super Puma »
Le « standard » Vuk-T yougoslave

Numéro 766 du 15/11/1979

Un budget pour une politique
La France à l'honneur en Californie
L'aéro-club d'Aoste
L'étonnant « Microstar »
Bousculade sur le marché des biréacteurs
UEO : une fausse partie d'échecs
Euromissile : une coopération réussie
Collins : du nouveau pour l'aviation générale
Zurich 1937
Suez 1956 : offensive dans le Sinäi
Equipementiers : un semblant de bonne santé
Questions à M. Roger Chevallier, directeur général délégué de l'Aérospatiale
Nouveautés chez Schempp-Hirth

Numéro 767 du 01/12/1979

Le « Windwagon »
Cessna : brellan d'as pour 1980... et la suite
Beech Aircraft 1980 : « King Air » et « Skipper »
Sur la route de la Postale
Suez 1956 : un bilan militaire positif
Questions à M. Noël Mignot, directeur de la branche « Espace » de Matra
Les petites turbines civiles : nouvelle génération, nouvel enjeu
L'AS-355E « Twinstar » de l'Aérospatiale : une vedette américaine
Le DG-200 « 15 mètres »

Numéro 768 du 15/12/1979

Un racer original : le DG-1
Piper : nouvelle percée dans la gamme basse
Cessna : un leader, le « Cutlass »
Un bison malchanceux : le PZL-30/LWS-4 « Zubr »
Un mal aimé de la renaissance : le SO-30 « Bretagne »
Questions à M. Laurent Beckers, directeur de Belgospace
Le Japon, partenaire courtisé
Le « Mirage » 2000 condamné à réussir
Le point sur le programme « Mirage » 2000
Le « classe course » britannique « Vega »

Numéro 769 du 01/01/1980

L'ère industrielle

Une interview de Jean-Claude Pelissolo, directeur des Industries électroniques et de l'Informatique, commissaire du Gouvernement auprès du CNES

Le temps des retombées ?

Le boum des télécommunications en 1990 aux Etats-Unis

Navette spatiale : pas seulement une question de finances

« Ariane » : commentaires officiels

Le « Bengali » de Nicollier

Un robot contrôleur

L'anticollision à nouveau d'actualité

Un musée en Thaïlande

Le SO-30 « Bretagne »

Remotorisation : un marché pour le GE-Snecma CFM 56

Premiers vols du Boeing B-707-700

General Electric : la décennie du T-700

Production de l'ASW-20F en France

Numéro 770 du 15/01/1980

« Ariane » : le succès des industriels

« Ariane » : un succès aussi pour la cryogénie européenne

Le premier « Teenie Two » certifié en France

Le RJ-01 « Roitelet », hélicoptère d'amateur

L'Armée de l'Air

L'avenir n'est pas encore écrit

A Strasbourg, la 33e Escadre : voir et savoir voir

A l'école de Chasse de Tours, une révolution : l'« Alpha Jet »

Cambrai : le système d'armes F-1 est complet

Jaeger, un centenaire préoccupé du futur

Radar du F-16 : amélioration

Thorpe Park : une expérience à méditer

« Mistel » et composites

Sonaca : des ambitions en aviation générale

Interview de M. André Moynet

Le Dassault-Breguet « Gardian »

Le turboréacteur Garrett ATF3-6

Thomson-CSF : une famille de radars spécialisés

Premiers vols de l'« Epsilon »

Planeurs métalliques. Les Roumains à l'attaque du marché français

Numéro 771 du 01/02/1980

Aux Mureaux, réunion des constructeurs de Pottier

Une concurrence technique affirmée

Des succès, mais

De bonnes solutions sur divers marchés

Pilotage automatique : le numérique

L'ère des centrales « strap-down »

Premiers vols d'une centrale à gyrolaser en Europe

Le groupe des équipements du Gifas

Le SE-3120, première « Alouette »

« Mistel » et composites

Questions à M. Marcel Morer, président du GIE Euromissile

L'IS-29D2, « standard 15 m » à volets

Numéro 772 du 15/02/1980

Nos chers métaux
« Ariane » : des résultats prometteurs
La navette spatiale : l'année de la transition
Les « répliques » à Oshkosh
Vol en montagne : espoir nouveau
Hawaï, fascinant repaire du Pacifique
Equipage face à l'avant : le FFCC, un concept indiscutable au centre d'une polémique
La Force aérienne norvégienne de 1945 à nos jours
Le Bücker Bü-181 « Bestmann »
A nouveau 100 000 personnes chez Boeing
Questions à M. Pierre François, président de la commission « Formation - Expansion » du Gifas
Aerospatiale Helicopter Corporation, tête de pont française au Texas
Les moteurs civils de 10 à 15 tonnes
Italie 1980. Un potentiel en croissance
Le Schleicher ASW-22 de Waibel

Numéro 773 du 01/03/1980

L'hélicoptère de Monsieur Séguin
Hawaï, fascinant repaire du Pacifique
COTAM : quand viendront les nouveaux « Transall »
Ravitaillement en vol et interventions extérieures
General Electric : visualisation électronique
La Force aérienne norvégienne de 1945 à nos jours
L'armement de bord français de 1914-1918
Le C-160 « Transall » deuxième série
Gross : les modèles 80
Le MU-28, monoplace de voltige

Numéro 774 du 15/03/1980

Quel nouvel Airbus ?
Télécommunications et bracelets-montres
Chine : des ambitions qui s'affirment
Le « Hornisse » 2 de formule 1
Mexique : un vaste marché pour les hélicoptères
Le « Lightweight Fighter » est-il un mythe ?
Eram, ou le dynamisme d'une PME
La RAF dans la bataille de France
L'armement de bord français de 1914-1918
Accord sur la séparation de Fokker et de VFW
Interview de M. Henri Goussé, directeur de l'exportation de la division « Avionique » de Thomson-CSF
Fairchild Republic A-10 « Thunderbolt » II
Scheibe : motoplans et biplaces d'entraînement

Numéro 775 du 01/04/1980

Pour une stratégie de coopération
Le W E-04, combiné gyro-hélicoptère
Entraînement : la pléthore
Les « Alpha Jet » belges : un bon départ
Pilotes automatiques pour hélicoptères : la Sfim se tourne vers les USA
Le De Havilland « Mosquito » Museum
La RAF dans la bataille de France
Questions à M. Pierre M. Usunier, directeur de la division « Systèmes balistiques et spatiaux » de l'Aérospatiale
HAA 1980 : un rendez-vous sans surprise
Le « Monoptère » 01-04-80
Un nouveau patrouilleur maritime : le « Transall »
FFVV : activité satisfaisante en 1979

Numéro 776 du 15/04/1980

De la volonté à l'action politique
Amateurs. La nostalgie des années 40
Simulateur de vol et missions du F-18
Composants : vers une moindre dépendance ?
Le Sopwith 1 1/2 « Strutter »
La RAF dans la bataille de France
Questions à M. Gian Carlo Boffetta, administrateur délégué de Fiat Aviazione
L'Allemagne fédérale, partenaire européen solide
Deutsche Airbus Industrie : priorité aux investissements
Stabilité et diversité chez MBB
Dornier, pour maintenir l'émulation
La convalescence de VFW
Programmes de coopération tous azimuts
MTU : RB :199, MTM-380 et JT10D
Avec le Japon, le BK-117
Dornier s'attaque au troisième niveau
« Mirage » 2000 : opération « cartes sur table »
Cockpit à deux pour les B-757 et 767
L'assemblée générale de la FFVV : un lent renouvellement du parc

Numéro 777 du 01/05/1980

Editorial. Trente ans
Air Transport. Evénements et conjoncture
Une interview de M. Yvon Bourges, ministre de la Défense
Cellules : à la recherche d'une diététique
L'architecture des avions : un art figé ?
La propulsion, cœur du problème
Equipements : un bond technologique à maîtriser
Le dialogue homme-machine
Ingénieurs : la pénurie se précise
Construction : un mariage avec l'informatique
L'indispensable pétrole
Socio-professionnel : l'impasse
Défense : le reflet du monde tel qu'il est
Espace aérien : les conflits
Fret : une activité encore modeste
Transport : inquiétudes et contradictions
Nuisances : recherche des solutions techniques
La plainte de l'aviation générale
Programmes spatiaux américains : le piétinement
1950, année de transition

Numéro 778 du 15/05/1980

L'équilibre des échanges
« Saliout » 6 : une expérience humaine aussi
A Dijon, un séminaire VFR de nuit
Le « Minicoupe », monoplace de sport
Le Sopwith 1 1/2 « Strutter »
Le Lioré et Olivier H-46, éclaireur de combat
Douglas : à nouveau la sérénité
Questions à M. Jean Peyrelevade, directeur du département du Commerce extérieur au Crédit Lyonnais
Hanovre 1980 : des idées, mais pas de nouveautés
Une bonne place pour l'aviation générale à Hanovre
Un outil unique en Europe : la soufflerie S1MA de l'Onera
Aérospatiale AS-332 « Super Puma »
Gross : évolution de la famille « Astir »

Numéro 779 du 01/06/1980

Le juste milieu
Le Piper PA-38 « Tomahawk »
Grenoble : une première française pour le système de navigation GNav
Problèmes de sécurité
Le rassemblement de Rouen-Boos
Missiles tactiques : l'Europe en position de force, mais
Le dernier avertissement
Jeppesen lance une mini-calculatrice de navigation
General Electric : caméra bas-niveau pour le A-10
Aérospatiale : simulateurs pour B-747
Les « Mosquito » de l'armée de l'Air
La disparition du Latham 47-02
Sabca : une stabilité encore fragile
Questions à M. André Etesse, directeur de la division « Avions » de l'Aérospatiale
Le Brésil à la conquête du marché « commuter »
Le « Transall » nouvelle manière
Le Saab-Fairchild « Commuter » prend forme
Le « Kania », hélicoptère soviéto-polonais
Dornier récupérera les RPV de Lockheed
Le succès des motoplaneurs

Numéro 780 du 15/06/1980

« Ariane » des incertitudes aussi
Grenoble 1980 : le guide du visiteur
La longue marche de l'aviation générale
L'avion d'affaires : gadget ou bien outil de travail ?
Euralair : équilibrer investissement et utilisation
Rassemblement des Pilotes de Montagne
Première coupe de France « Hélicoptères »
Electronique Aérospatiale : paris tenus
Les De Havilland « Mosquito »
Vingt-cinq ans de « Mystère » IV A
Juin 1940 : la défaite dans les airs
Questions à M. François Bachelot : responsable du groupe « Ariane » à la SEP
Un nouveau cargo californien. Sur le futur ravitailleur de l'USAF

Numéro 781 du 01/07/1980

Qui certifier ?
Moulins : avant-première pour le RSA
La ligne du bout du monde du Cotam
Omera : tir transhorizon et surveillance maritime
Air Equipement conforte sa situation
Un rendez-vous discret à Wurzburg-Schenkenturn
Le Loire 70, hydravion d'exploration multimoteur
General Dynamics en forte expansion
Questions à M. Michel Aurillac, délégué national à la Défense du RPR
Le groupe Agusta : des prototypes en cours
Boeing agrandit le 747
Argentine : un avion-école en 1982
Lockheed : études de cargos futurs
Airbus A-310 : voilure et technologie nouvelles
Compétition : des innovations
Le Glasflügel 304 sort en août

Numéro 782 du 15/07/1980

Aérospatiale : bénéfices An 1
« Ariane » et ses améliorations
A Brienne, près de 600 appareils attendus
Le Lucas L-5-02
Le P-50TR « Bouvreuil »
Le biplace CP-751 « Beryl »
Le « Raz Mut »
Le monoplace de voltige ASA-200
Portes ouvertes à Alès-Deaux
Grenoble 1980
Une première un peu trop arrosée
Premier compte rendu : les avions, la maintenance
Le Loire 70, hydravion multimoteur d'exploration
Biggin Hill fidèle à ses traditions
Questions à M. Duane H. Ekedahl, président de la Commuter Airlines Association of America
Premier vol du « Microjet » 200
Le Siai-Marchetti S-211
La troisième Transeuropéenne

Numéro 783 du 01/08/1980

Grenoble : un bon départ
Le Zlin 142 pour l'entraînement et la voltige
Les Ailes d'Issoudun : un club exemplaire
Le Mooney Turbo 231
Leicester (GB) : 300 avions présentés
Le CAP-21 prêt pour Oshkosh
Grenoble 1980
Les équipements
Les services
Le projet « Monitor »
Brésil. Compagnies régionales : premiers bilans
Le « Reading Show » 1980
Le SE-700, seul autogire commercial français
Latécoère : les moyens d'une épopée
Questions à Mme Claudine Blume, administrateur directeur d'Aérotech
Une nouveauté américaine : le « Lightning »
L'Aérospatiale et les pales en composite
Championnats de RFA : une avant-première mondiale

Numéro 784 du 15/08/1980

Le prix des bas tarifs
De Vénus à Saturne
Les compagnons du Tour de France
Sécurité. Le point de vue du président Labadie. L'opinion de Guy Blanc
Réflexions sur le Salon de Grenoble
Brienne-le-Château 1980 : la planète des amateurs
A Spire, le rassemblement des amateurs allemands
Voltige. Les « Athos » et les « Apaches »
Latécoère : les moyens d'une épopée
Le SE-700, seul autogire commercial français
Répliques en vol aux Etats-Unis
Question à M. Jacques Benichou, vice-président du Gifas
McDonnell-Douglas : un DC-11 pour la fin de l'année ?
Coupe d'Europe à Angers : une compétition ardue

Numéro 785 du 01/09/1980

Le coup du mouton
Ottawa : un Français champion du monde
Oshkosh : innovations et tendances
Le Socata Rallye « Tobago »
Il y a cinquante ans. Costes, Bellonte et l'Atlantique
Latécoère. Les avions
Le CANT Z-1007 « Alcione »
Questions à M. Pierre Marion, président de la European Aerospace Corp
Grande Bretagne 1980
Les dilemmes britanniques
British Aerospace : une concentration réussie
L'étrange destinée du HS-146
Short Brothers Ltd
Westland Helicopters
Rolls-Royce, « le » motoriste britannique
Vinon : une compétition de haut niveau
Chérence : mini-stages et grands projets

Numéro 786 du 15/09/1980

Oshkosh 1980 : revue de détail
Armée de l'Air : les bases du bout du monde
La navette spatiale : programme accéléré
Le Cant Z-1007 « Alcione »
Latécoère
Papeete : maintenance civile aux armées
Rolls-Royce propose un « Pegasus » avec réchauffe
Le Caproni Vizzola C.22 J « Caprocino »
Les pennes de l'ASW-20FP
Bailleau une dure épreuve pour les dépanneurs
Loudenslager USA - Betty Stewart USA champions du monde 1980

Numéro 787 du 01/10/1980

Voltige. Les avions du championnat du monde 1980
A Jean Balthazar (Mooney) la ronde de nuit 1980
C'est la rentrée, l'aviation à l'école
Les petites ailes du Pacifique
Oshkosh 1980 : aussi un rendez-vous pour les avionnettes
Le Robin R 1180 « Aiglon » II
Farnborough 1980 : la dimension internationale
Le Cant Z-1007 « Alcione »
Latécoère
Le Heinkel He-70 « Blitz »
Au Texas : des américains aux noms français
Interview de M. Jean Sollier, directeur général adjoint de la SNECMA
Les exploits de Grosse et du SB-10
Certificat de navigation pour l'ASK-21
Le DG-200 certifié en France

Numéro 788 du 15/10/1980

Indépendance : un hiatus
Défense : projet de budget pour 1981
USA : faute de navette, on recourt aux fusées classiques
Oshkosh 1980 : des petits propulseurs à la quincaillerie
NBAA 1980 (USA)
Les débuts du « Falcon » 20H
« Falcon », une réussite de famille
L'aviation d'affaires résiste bien à la récession
Brno (Tchécoslovaquie), un vaste échange technique
F-16 : évaluation multinationale terminée en 1981
Le Dewoitine 520 a volé !
Le Heinkel He-70 « Blitz »
Latécoère. Les avions
Questions à M. Emile Durand, directeur de la « branche militaire » de Matra
« Harrier » Mk.5 « big wing », la solution nationale
Entraînement économique : l'AS-32T

Numéro 789 du 01/11/1980

Pétrole cher : une chance ?
Questions à M. Max Venet, président du SNPL
Le « Mighty » Maule M5-235C
Mooney 1981 : des performances optimisées
Mace 102 « Scorchy »
Pologne : essor des sports aéronautiques
Arc-et-Senans accueille les montgolfières
Sfena : instruments de secours nouvelle génération pour Boeing
DME Badin-Crouzet
Développement des gyrolasers
Sodeteg : 20^e anniversaire
Une première : le pneu radial Kléber pour avions
Les bancs d'essais volants de la Snecma
Latécoère
Aviation agricole : le « Fieldmaster », conception nouvelle
Brésil, la volonté de s'imposer
Embraer : la difficulté de maîtriser l'expansion
L'EMB-312, dernier-né de l'industrie brésilienne
Le Lear Fan 2100 : une première vers les structures tout composite ?

Numéro 790 du 15/11/1980

« Intelsat » V : le produit d'une entente internationale
Le monopole Veritas contesté ?
Séminaire « Falcon » à Paris, Istres et Bordeaux
Beech : une production solide
Un nouveau Pottier prend son vol
Les ailes de l'océan
Air Polynésie
Le Salon Naval au Bourget
Le « Dauphin » 2 anti-surface
Le « Transall » 160S
L' « Atlantic nouvelle génération »
Collins : navigation globale
La NASA étudie la foudre de l'extérieur
EAS : présentation du TTU 1000
Les bancs d'essais volants de la Snecma
Latécoère
Questions à M. Jean de Mercey, directeur général adjoint de Thomson-CSF
La France s'attaquera-t-elle au marché des commutateurs ?
Comment la Chine s'est dotée d'un avion d'appui tactique
Le « Fantan » : F-6 bis ou Kiang 5 ?
Planeurs et motoplaneurs français

Numéro 791 du 01/12/1980

Les cartes redistribuées
Belgique : faire connaître la troisième dimension
Cessna : optimisation des modèles
A Chavenay, la pépinière Bertin
Le Piper « Saratoga »
Poste de pilotage de l'Airbus : Thomson-CSF prête au rendez-vous
Latécoère
« Old Timers » made in USA
Le concours militaire de Reims en 1911
Questions à M. Claude Ferlié, directeur de la division aérospatiale de Kléber-Colombes
Aérospatiale « Avions » : le bout du tunnel
Belgique
Prospérité inquiète
Sonaca : détruire un mythe injustifié
La SABCA : diversification ?
Fokker : bientôt le F-29 ?
A la FN, priorité absolue au F 100
Aérotech : importer des technologies de pointe
Les premiers F-16 belges opérationnels
Un « standard » allemand : le SB-12

Numéro 792 du 15/12/1980

Saturne a surpris les savants

Le monoplace de sport « Monex »

Encore mystérieux, le SK-1 tchèque

De nouveaux caps à Bernay

Rockwell « Commander » 1000

Une interview du général Fleury, chef d'état-major de l'armée de l'Air

Le Sukhoi Su-24

Dégivrage par impulsions électromagnétiques

Latécoère

Hughes H-4

Le concours militaire de Reims en 1911

Industrie : les priorités se dégagent

Exportations françaises

Aérospatiale AS-355 « Twin Star »

A propos du Fokker F-29

Développement du « Microjet » 200B

Numéro 793 du 01/01/1981

« Ariane » : incident de parcours
Une interview de M. Robert Frosch, administrateur de la NASA
Satellites : les paradoxes européens
Navette : le compte à rebours a commencé
Piper : une bonne année 1980
L'hydravion canard « Merganser »
Mitsubishi MU-2 « Marquise » et « Solitaire »
Airbus : les débuts du PA numérique
Ferranti livre le système nav/attaque des « Jaguar »
Le Northrop sauvé des eaux
Le concours militaire de Reims en 1911
Questions à M. Gilbert Estrosi, chef du secteur aéronautique-armement de Cégédur-Péchiney
Boeing : une situation enviable
Pratt and Whitney Canada
De Havilland Canada : « comme Boeing »
Canadair : « Challenger », pari gagné
« Mirage » 2000 : essais de pointe
L'Airbus A-300-600 est défini
L'« Epsilon » 01 modifié donne satisfaction
Les treuils remis à la mode

Numéro 794 du 15/01/1981

USA : problèmes connus
Voltige : douzième rencontre CAP
Les passionnés des « Ailes anciennes »
Latécoère
Les C-47 de la Royale
Le concours militaire de Reims en 1911
Un « advanced Boeing 737 Advanced » pour la Lufthansa
Moteurs : la lutte continue
Le retour des turbopropulseurs
Pratt and Whitney : premières commandes pour le PW-2037 (ex JT10D)
« Streckensegelflug » de Helmut Reichman enfin traduit ?

Numéro 795 du 01/02/1981

Responsabilités allemandes
Navette spatiale, le jour « J » approche
MB 480, enfin un moteur léger français ?
Amateurs. Le « Corsair » monomoteur bi-hélice
La troisième force
Le groupe des équipements du Gifas
Le Potez 650TT « transport de troupes »
Latécoère
Questions à M. Roger Champt, président-directeur général de Crouzet
Boeing une gamme sans faille
FVA-20 nouveau prototype classe standard

Numéro 796 du 15/02/1981

Amateurs. Suisse : deux hélicoptères légers
A propos du SK-1 tchèque
Le Cessna 425 « Corsair »
Le dernier congrès de la HAA
Infrastructure aérienne : Thomson-CSF, gamme renouvelée
Le Breguet 1001 « Taon »
Latécoère
Boeing mise sur l'hydroptère
Interview de M. Yves Barbé président d'Eurosatellite
« Dauphin » 2 : dix ans d'évolution technique
Après le FS-29 le SB-II, le MU-27... le D-40
ULF1 : planeur ultra léger allemand
Un nouveau « Kestrel »

Numéro 797 du 01/03/1981

Amateurs. Construire pour s'instruire
ULM soviétique
La NASA, le budget, et la planète
Nouveau retard pour la navette
L'avion électrique
Equipement suédois pour le contrôle aérien soviétique
Le dernier des géants : le B-314
Latécoère
Interview de M. Ozires Silva - Président d'Embraer
Une fibre à succès : le Kevlar
Premier vol du « Cuervo » de Poitiers

Numéro 798 du 15/03/1981

Autour du « Tornado »
Piper : trois nouveautés et un dynamisme renouvelé
Amateurs. L'ultra venu d'ailleurs
Bitburg AFB : le nid de l'aigle
Les nouvelles armes de la FATAAC
Ondes millimétriques : simulateur Boeing
Marconi Avionics : le programme « Machan »
Le Handley-Page HP-62 « Hampden »
Le dernier des géants
Latécoère
Interview de M. Jean-Marie Chapman, responsable national de l'aéronautique à la CGT
Les nouveaux « commutés » : 2 000 avions en 15 ans ?
Ils veulent tous leur part
En Allemagne un exemple

Numéro 799 du 01/04/1981

La coopération impossible
Succès du rassemblement des Mureaux
Le Sukhoi-22
Thomson-CSF : nouveau radar de défense aérienne à antenne « dalle »
Le Robinson R-22
Latécoère
Handley-Page HP-52 « Hampden »
Italie : Allegro ma non troppo
Militaire : trois programmes essentiels
Programmes civils : le second souffle
Moteurs : un seul programme national
Hélicoptères : des maîtrises d'oeuvre
Aviation générale : un secteur en crise
Italie : peu de programmes nationaux. De nombreuses coopérations
Missiles : une gamme diversifiée
Une interview de M. Perluigi Romita, ministre de la recherche chargé des questions spatiales
Industrie spatiale : le piétinement
FFVV : un bilan morose

Numéro 800 du 15/04/1981

Pour un nouveau réacteur militaire
Le congrès FNA en Bulgarie
Des pilotes et deux montagnes
Amateurs. Evolution du « Speed Canard »
La succession des « Mirage » 5 belges : l'imbroglie
Latécoère
« Les as de l'aviation » à la Ferté-Alais
Handley Page HP-52 « Hampden »
L'avenir de l'Alpha Jet
Le treuil c'est très simple
Deux compétitions centralisées

Numéro 801 du 01/05/1981

A-320 : bruits et chuchotements
« Columbia » : une réussite presque surprenante
Nouvelle aviation, nouvelles formules
Plus d'argent moins d'avions
Constructeurs français : de la créativité mais un environnement difficile
Interview de M. Pierre Labadie, président de la FNA
Une activité qui évolue
La ligne des Fournier : une course d'obstacles
RF-10 (écorché)
Narco : nouveau DME
SDI Hoskins
Recherche : coopération européenne
Latécoère
Vieux avions du nouveau monde
Un musée au Venezuela
Le Caudron-Renault CR-570 « Kangourou »
Le treuil c'est simple

Numéro 802 du 15/05/1981

Le roi dollar
Questions à M. Michel Savey
Aéro-club de l'Eure à Evreux : dans la tradition
L'aéro-club Jean Caussez victime de la météo
« Mirage » 5 : histoires belges
Simulation visuelle : un marché en expansion
SAMM : 30 millions de F d'investissements pour la production
Latécoère
Un Saint Bernard pour la Luftwaffe : le Heinkel He-59
A Paderborn : quelles sont nos chances
Du 28 au 31 mai : voltige à Orléans

Numéro 803 du 01/06/1981

La conjoncture du cercle
Les nouveaux matériels soviétiques
Le CASA-Nurtanio CN-235
L'actualité du transport aérien
Le 34e Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace
Dialogues avec la profession
M. René Ravaut Président du GIFAS
M. Karl G. Harr Jr. Président de l'AIAA
M. Eiichi Ohara Président de la SJAC
M. Ludwig Bölkow Président du BDLI
M. Basil Blackwell Président de la SBAC
Transport civil : la technique au service de l'économie
Aviation générale : développement dans la récession
Avions militaires : combattre les coûts ?
Hélicoptères : beaucoup de place mais pas pour tous
Les systèmes de bord : une clef du futur
Moteurs : un art difficile et coûteux
Les armements : portée et précision
Une astronautique stratégique et commerciale
Navette : une grande aventure technologique
Les précieuses reliques de Brienne
Le CEV de Brétigny : temple des essais envol
Musée de l'Air : une nouvelle étape

Numéro 804 du 15/06/1981

Nationalisations
Questions à M. Bernard Lathière
Interview de M. Labadie
La voltige gagne à Orléans
A Blois-Le Breuil : la précision par mauvais temps
Amateurs : un ULM suit l'autre
Résonance magnétique nucléaire
Optronique infrarouge : la France bien placée
Le CEV de Brétigny : temple des essais en vol
Latécoère
SABCA : développer les activités civiles
BAe 146 : un atout britannique ?
Avions d'entraînement : le foisonnement avant le choix
Pour un entraînement de base économique : Aérospatiale Epsilon
Ahrens 404 : quatre moteurs, trente place, petit prix
A mi-chemin entre l'hélice et le double flux : le propfan
Réunion des pilotes d'essais : des expériences toujours enrichissantes
Chérence
Treuil de lancement
Classement 81 des coupes Aviation Magazine et fédérale

Numéro 805 du 01/07/1981

Questions à M. Jean-Claude Malroux
L'aviation française au « Chemin des Dames »
Au Bourget un « Veltro » inattendu
Latécoère
Le Bourget 1981 : 1er compte rendu
Avions commerciaux : bataille autour du 150 places
Air Transat : amateurs s'abstenir
Aviation générale : une extension par les deux bouts
Aviation militaire : dans l'attente
Les hélicoptères : que du nouveau ou presque
Moteurs : l'argent prend le pas sur la technologie
Sous le soleil du Bourget
Equipements : une progression tous azimuts
Le rendez-vous de l'espace
La percée des ULM
L'or et le bronze pour les Français
Une bonne initiative à l'épreuve du mauvais temps

Numéro 806 du 15/07/1981

L'argent d'abord
Questions à M. Michel Allier
Interview des vainqueurs de l'Air Transat 1981
Avionnage d'un moteur d'auto : une possibilité nouvelle
Le Dos Equis « Challenger »
Satory 1981 : l'électronique reine
Latécoère
Le bal des vieux coucous à La Ferté
Le Loire 102 « Bretagne »
Le Bourget 1981 : 2e compte-rendu
Avions civils
Avions militaires
Armements
Hélicoptères
Aviation générale
Moteurs
Equipements

Numéro 807 du 01/08/1981

Solar « Challenger »
Le Moto Delta G11 : démarrage en présérie
Le radar du « Strike Eagle »
L'Oméga
La nouvelle étape de la NASA
Le Loire 102 « Bretagne »
« Air Tattoo » 1981 : les 10 bougies
Latécoère
Optimisme chez General Motors
Une saison véliplane animée
Angers : 4e Transeuropéenne
Michel Mercier et Michel Reculé, champions de France 1981

Numéro 808 du 15/08/1981

Un partenaire américain pour Airbus ?
Questions à M. Guy Mulon
Méribel : 20 ans déjà !
Amateurs : rassemblement de l'OUV
Tour de France aérien
Gestion automatisée des vols
Cossor
Nord « Deux-Six-Deux »
Latécoère
L'Europe véliplane aux rendez-vous d'Angers et Chérence
Gabon : un pays où l'avion est roi

Numéro 809 du 01/09/1981

A l'Est, rien de nouveau
L'aviation d'affaires, un potentiel mal exploité
L'avis des fournisseurs d'avions
4e Championnat du Monde de pilotage de précision
Amateurs : les rencontres de Brienne
« Columbia » : prête pour le deuxième vol ?
Nord « Deux-Six-Deux »
Le musée de la force aérienne finnoise
Optimisme mesuré aux Etats-Unis
Spécial RFA
« Tornardo » : des problèmes de technique budgétaire
MBB : la taille européenne
La coopération franco-allemande : une réalité quotidienne
Dornier : les commuturs de l'année
Vinson 81 : 15e Coupe du Monde de vol à voile en montagne
Europe CEE : le régionalisme aérien à un tournant
Convaincre les PME

Numéro 810 du 15/09/1981

Tous des nationalisés
Le voyage à Toulouse
Spécial missiles : un combat incertain
Les missiles air-air futurs
Sol Air
Les problèmes de l'identification
Voler à des prix made in USA
Voltige : l'URSS gagne à Punitz
Oshkosh 1981
Le Nord 262
La campagne de Pologne
Embraer EMB-121 « Xingu »
Espoirs et performances
Europe CEE : le régionalisme aérien à un tournant
Le Fret

Numéro 811 du 01/10/1981

Questions à M. Pierre Robin
L'« Orion » au firmament du RSA
Stormscope : nouveau et utile pour l'aviation légère
Oméga : un système qui a atteint sa vitesse de croisière
STS 2 : le 9 octobre au plus tôt
Championnat du monde 1981
Le Messerschmitt 262
Musée du Brésil
La campagne de Pologne
L'industrie aéronautique belge écartelée
Une petite équipe, un petit avion : Microjet 200
La révolution des ultralégers motorisés
L. Pena et M. Roux-Maire champions de France 81
Un préalable à l'Europe aérienne : une politique commune des transports

Numéro 812 du 15/10/1981

Questions à M. Charles Fiterman, ministre des Transports
Aéro-Clubs, jusqu'où va leur responsabilité ?
La Socata lance Air International Formation
NBAA : la dimension internationale
Cranfield 1981 : 2e compte rendu
Oshkosh en tous genres
Le Partenavia P-68 C « Victor »
Equipements Aviation Générale : à la recherche du confort et de l'efficacité
Des nouveautés, pas de révolution
Les 20 ans de « Christian Martel »
Le Bloch MB-220
Le « Condor » prêt pour le 1er vol
British Airways et Pan American, deux géants vacillants

Numéro 813 du 01/11/1981

Ne faudrait-il pas arrêter « Concorde ».
Questions à M. Michel Viseur, président de Belairbus
Interview de M. Cyril Bourlon de Rouvre
Lognes-Emérainville : un complexe dynamique
Amateurs : dynamisme sous tous les cieux
« Columbia » : des difficultés pour repartir
Rigueur et méthode
Un « spotter à Oshkosh »
Le Bloch MB-220
A 300 : une seule capacité, 150 places
Un moteur, deux hélices : motoplaneur KN-1
En vol à bord des Zlin 50 et YACK 50
Les dangers du monopole
Les compagnies américaines nées de la déréglementation

Numéro 814 du 15/11/1981

« 150 places » : quel motoristes ?
Questions à M. Georges Marin, délégué français auprès de la Fédération européenne des Métallurgistes
France : menaces sur l'industrie
Mooney 1982 : nouveau confort, nouveaux prix
Une gamme Beech 82 dans la tradition
Amateurs. Profil d'un constructeur
Toussus-le-Noble : la baisse de régime
Windshear : plusieurs concepts pour les systèmes aéroportés
Le Lockheed P-38 « Lightning »
La BA de Chartres : un hangar pour le Musée
Dassault-Breguet : une nationalisation par étapes
USA : voyage au pays des hélicoptères
AHC : le second souffle
Bell : « Kiowa » nouvelle manière et rotors pivotants
Sikorsky : stabilité et grande série
Les Européens aux Etats-Unis
New York Helicopter : la réponse aux embouteillages
Vol au-dessus d'un nid d'hélicoptères
E. Hawk « GAFHawk » 125 et la suite
Le DG-400 poursuit ses essais
Des contrôleurs responsables
IATA : il n'est pas trop tard, mais il est temps

Numéro 815 du 01/12/1981

Questions à M. Pierre Debazies, rapporteur de la Commission de Défense à l'Assemblée nationale
Oshkosh : une mine à exploiter
Le TB-20 « Trinidad »
L' « Alpha Jet » en Belgique : un entraînement de meilleure qualité
Afrique du Sud : avantages de la contrainte
Vers la certification à deux de l'Airbus
Nîmes-Garons : vingt années bien remplies
Lockheed P-38 « Lightning »
Snecma : faux pas interdit
Rolls-Royce : la coopération forcée
Général Electric : les vedettes F101 et F404
Pratt and Whitney : du F100 au PW130
Le Bell XV-15 et ses multiples dérivés
Les coupes 1981
Le rendez-vous du 2 décembre
« New Kastrup » : le renouveau des ambitions scandinaves
Le TGV ou l'avion ?
Aéroports : un traitement efficace du fret
Institut Jean Mermoz : une adaptation permanente

Numéro 816 du 15/12/1981

1986, année du planeur ?
Questions à M. André Etesse, directeur de la division « Avions » de l'Aérospatiale
Toussus, poumon du Val d'Oise
Des motoplaneurs G-109 en Belgique
Amateurs. Du nouveau à l'Est et à l'Ouest
Aviation Sans Frontières : ciel des hommes
Fibres Optiques Industries
Pneumatiques : des problèmes pour « Concorde », des solutions pour l'Airbus
STS-2 : émotions et succès pour la navette
Tours : adieu aux « T-Bird »
Les derniers « parasols » de Puteaux : le Morane-Saulnier MS-341
Airbus : « Boeing et nous »
Premier vol du Centrair 101
Swissair : confirmer l'image de marque

Numéro 817 du 01/01/1982

Questions à Gérard Brachet : chef de la division des programmes d'application du CNES
Avions volés
Amateurs tous azimuts
Paliers magnétiques. Simulation
Le Republic F-105 « Thunderchief »
La SFCA. Avions Maillet-Taupin-Lignel
Les matériaux composites
Lockheed abandonne le L-1011 « Tri Star »
Le Lear Fan fera-t-il école ?
Airbus Industrie vues sur le futur
General Electric un moteur « convertible »
A Saint-Auban : Assemblée générale de la ligue Sud-Est
Après l'été indien, l'hiver américain
Bordeaux-Mérignac : des services tout cargo

Numéro 818 du 15/01/1982

Faut-il devenir pilote en 1982 ?
A Guyancourt
Les ULM vers une évolution
Dans le sillage des pétroliers américains
« Ariane » : la phase commerciale commence
Le Republic F-105 « Thunderchief »
La SFCA. Avion Maillet-Lignel-Taupin
Dornier : prospérité tranquille
Espagne : coopérer pour grandir
Soloy : le « Turbine Pac »
L'Onera à l'heure des souffleries cryogéniques
Centrair : vers la diversification
Incertitudes américaines
Tarifs européens : l'option libérale ?
Fret, Air France au deuxième rang mondial

Numéro 819 du 01/02/1982

Constance arabe
Questions à Georges Estibal, directeur adjoint de la branche « Espace » de Matra
Faut-il devenir mécanicien navigant en 1982 ?
Un « Raz-Mut » à Chavenay
Le Hudson « Thing » 2-2E
L'information dans les systèmes de bord
Fibres optiques : le monopole du cœur
Industrie équipementière : des motifs d'inquiétude
Le groupe des équipements du Gifas
Blohm und Voss Bv-138
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
Snecma : des moyens à hauteur des ambitions
Le Boeing 757 sort d'usine
La Manche plus large que l'océan Atlantique ?
La « Nouvelle SAS » : une certaine audace

Numéro 820 du 15/02/1982

Un « show » américain
Questions à Jean-Charles Poggi, directeur général adjoint de l'Aérospatiale
Renaissance d'un Nord 3202
Le rallye Paris-Alger-Dakar. Les ailes de l'aventure du désert
La technique. Les affaires
Le « Super Frelon ». Vingt ans d'une grande première
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
Petites turbines : un domaine de spécialistes
Japon : des ambitions contenues
Le Mooney M-30 se précise
Galops d'essai du « Pégase »
Sir Freddie sous les feux de la rampe
Ibéria : rentabiliser les moyens
Compagnies françaises : des résultats enviables

Numéro 821 du 01/03/1982

Stratégies autour du « 150 places »
Les ULM de plus en plus « rétro »
Saint-Cyr : l'atout du prestige
Simulation : jusqu'ou dans le réalisme ?
Interview de M. Jean-Pierre Chevenement, ministre de la Recherche et de la Technologie
Lanceurs européens : d'une étape à une autre
« Ariane » et la navette sont-elles concurrentes ?
Le « Super Frelon ». Vingt ans d'une grande première
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
Après l'abandon du MDF-100
A Toulouse, présentation de l'A-310
Le Mooney 231
Baisse des activités vélivoles en 1981
Sir Freddie involontairement égal à lui-même
« Concorde » : « Nous n'irons plus à Rio »
Un marché privilégié pour Iberia : l'Amérique du Sud
L'imbroglio des Antilles

Numéro 822 du 15/03/1982

Un outil à préserver
Hélicoptères à Las Vegas : pas d'innovations
Questions à M. Serge Dassault, président-directeur général de l'ESD
Un « Simoun » comme au bon vieux temps
Aux Mureaux, premier Festival populaire de l'Air
Une nouvelle cathédrale à Roissy
EAS : abandon de l'« Airline » 2000 et réorganisation de la société
Souriau : un connecteur Arinc 600 à extraction par l'avant
Le « Super Frelon ». Vingt ans d'une grande première
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
Le B-13 : un planeur à moteur d'appoint
Une certaine idée des bas tarifs
Singapore Airlines : le prix de la productivité
Air Canada : l'apport de l'informatique

Numéro 823 du 01/04/1982

Airbus A-320 : trouver le moteur
Questions à M. Bernard Lévi, directeur des études et programmes du groupe « Composants et tubes » de Thomson-CSF
Le système français de formation des pilotes civils
ULM : une course Londres-Paris
Amateurs. Il n'y a pas d'eau dans le gaz
Pontoise en voie de développement
La documentation technique et ses développements
Elecma. Rockwell Collins France. Air LB
Enertec : contrats avec l'ESA et le Bangladesh
Un simulateur pour les « Transall » NG
Du « Spacelab » au SOC en passant par la navette
Messerschmitt 321 / 323
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
Gros porteurs : un marché de 126 milliards de dollars ?
Le 34^e Salon international de l'hélicoptère à Las Vegas
A l'Est du nouveau : l'amphidrome
Aérospatiale « Epsilon »
La 17^e Assemblée générale de la FFVV
Coupes Gomy
Eurocontrol : tous les espoirs sont permis
Télécoms et transport aérien : amis ou ennemis ?
Etats-Unis : un imbroglio inquiétant

Numéro 824 du 15/04/1982

Autour d'un dépôt de bilan
Questions à Jacques Bouttes, directeur des applications aéronautiques et spatiales à l'Onera
A Evreux, les premiers « Transall » deuxième série
Amateurs. Présents sous tous les cieux
A Athènes, le rassemblement FNA 82
Chavenay : la baisse, mais des îlots de résistance
A-300 FFCC : un premier bilan d'exploitation sur le réseau Garuda
Messerschmitt 321 / 323
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
Les chasseurs bipoutres Hanriot H-110 / 115
La Belgique : quel avenir ?
Benelux : une présence sur de multiples créneaux
Une stratégie nouvelle pour Fokker
Plus de cent Saab-Fairchild SF-340 déjà vendus
L'ATR-42 au microscope
Le centre national de Saint-Auban-sur-Durance
La politique des petits pas
Points de rencontre
TAT : ciel couvert, ciel ouvert
L'immuable bonne santé de Swissair
Technotrans Europe Express : une aide aux exportateurs
Sabena : des mesures de redressement douloureuses

Numéro 825 du 01/05/1982

De la politique à l'économie
La formation des pilotes civils en France. A Melun, Muret et Biscarrosse
Le « Pipistrelle », ULM de nouvelle génération
Le « Mirage » III C : vingt ans d'armée de l'Air
Salon des composants électroniques : inquiétudes des fabricants français
« Columbia » : les preuves de la souplesse
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
Le dernier vol de l' « Argonia »
Les Yakovlev d'avant les Yak
Essais du CFM-56-3
L' « Alpha Jet » CCV vole à Munich
A la recherche de l'optimisme
Spécial fret aérien
Interview de M. Claude Goustille, président de la FIATA
Choisir l'aérien
Parmi les compagnies étrangères
En France : moyens modernes et efficaces
Malices jurisprudentielles
Le Sofi

Numéro 826 du 15/05/1982

L'industrie allemande court sur son erre
Questions à M. Roland Fraissinet, président du Secours aérien français
Le Secours aérien français : cinq cents sauvetages en montagne
Air Provence
Le Cessna 303 « Crusader »
Voltige. Les Français préparent les championnats du monde
A Saint-Malo
Record pour un canard, le « Goldwing »
La formation des pilotes civils en France. A Carcassonne
Une interview exclusive de M. Charles Hernu, ministre de la Défense
Radars aéroportés : quelle stratégie ?
Maser : un groupe de parc, le GEMC-50
Les Yakovlev d'avant les Yak
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
RFA : un soupçon d'inquiétude
MBB : parfaire la rationalisation
Toujours la sérénité chez Dornier
Plus de cent « Tornado » livrés
Deutsche Airbus persévère
Un tour de France rétro
Les Etats-Unis laisseront-ils mourir Braniff ?

Numéro 827 du 01/06/1982

Espérer mais ne pas croire aux miracles
Grenoble 1982
Une interview de M. Pierre Gautier, président de la commission « Aviation générale » du Gifas
Le guide du visiteur
L'aviation générale mondiale en perte de vitesse
FNA : promouvoir des avions (très) économiques
Robin R-3140
Les clubs grenoblois après les Jeux
L'aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs
La formation des pilotes civils en France. L'évangile selon Saint-Geoirs
A Orléans, au Versoud et à Saint-Rambert-d'Albon
Sagem : un point sur l'inertie et les mémoires à bulles
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
Chasseurs et amateurs en Californie
De Havilland DH-106 « Comet »
A propos du Lear Fan
La crise ne nourrit pas les dinosaures

Numéro 828 du 15/06/1982

Investir pour économiser
Questions à M. Bernhard Schmidt, porte parole du directoire de Dornier
Voltige. A Gaillac, la 13e Rencontre CAP
L'aviation d'affaires aux Etats-Unis
A Issoire, les championnats de France d'avions de formule
Les tranelles d'Avignon
La formation des pilotes civils en France. Le centre-école de Montpellier
Les Français du Sinäi
Thomson-CSF : nouveaux systèmes d'armes navales
« Spacelab » : en attendant septembre 1983
De Havilland DH-106 « Comet »
La SFCA. Avions Maillet-Lignel-Taupin
ILA'82 - Hanovre : terne, sans pessimisme
Buno Bonnevaux : la pluie était au rendez-vous
Laker, Braniff : même combat, même défaite
Luxair : priorité au bon sens

Numéro 829 du 01/07/1982

Montagne : en attendant la relance
Grenoble 1982
Des professionnels, des nouveautés et du soleil
Equipements : plus simples et plus performants
La FNA : des décisions bien nécessaires
« Free Enterprise » : le tour du monde
La formation des pilotes civils en France. Le centre-école de Saint-Yan
Les étoiles du Castellet
Une interview du général de brigade Hervé Navereau, commandant l'ALAT
La lutte antichar en Europe : réflexions tous azimuts
Journée nationale de l'Air à Dijon-Longvic
De Havilland DH-106 « Comet »

Numéro 830 du 15/07/1982

Sous-traitance : un système à améliorer
Questions à M. Bernard Parmantier, sénateur de Paris
CLAP : rassemblement national à Epernay
La Coupe Fournier sur RF-6B
Buno-Bonnevaux : du vol à voile de haut niveau
Grenoble 1982
Amateurs. Cinq usages pour un tout terrain
A Annecy, la 2e Coupe de France d'hélicoptères
La lutte antichar
Projectiles et systèmes
L'hélicoptère d'après-demain
L'hélicoptère franco-allemand : vers une désillusion ?
« Gazelle » : intervention rapide
Crouzet : Omega « Equinox » 200A
Un « Gustav » vole en RFA
De Havilland DH-106 « Cornet »
Sous-traitance : stratégie industrielle et emploi
A l'Aérospatiale Marignane, la sous-traitance est une tradition

Numéro 831 du 01/08/1982

Burt Rutan, amateur et professionnel
Le Pottier 100TS de Jacques Chalard
La 7e Coupe d'Anjou : toujours le Stampe
La formation des pilotes civils en France. Le centre d'entretien et de révision de Castelnaudary
Le « Xingu » au Congrès du Cotam
Creil à l'heure grecque
Gould propose un nouvel oscilloscope
Thomson-CSF : un ILS pour l'Espagne
« Pamir » deux Soviétiques et un Français
Lockheed F-94 « Starfire » : le feu du ciel
De Havilland DH-106 « Comet »
Un nouvel ordre tarifaire pour l'Atlantique Nord ?
Un troisième aéroport à Londres
Lufthansa Cargo Center : le plus grand

Numéro 832 du 15/08/1982

La relance du 2K2
Pèlerinage à Brienne : il était une fois la construction amateur
Le Tour de France 1982 : Joël Barbaroux vainqueur
Voltige. Championnats de France 2e catégorie
Army Air 1982 : le rendez-vous de Middle Wallop
Jaeger : restructuration financière et développement des activités aéronautiques
Lockheed F~94 « Starfire »
Le dernier amphibie de Daniel Thurston : le « Seafire »
Spantax : c'est déjà les vacances
Marseille Marignane : 70 000 tonnes de fret en l'an 2000

Numéro 833 du 01/09/1982

La guerre des Malouines
A Offenbourg, le rassemblement du RSA allemand
Les civils français à Middle Wallop
COPCIF, conseil aéronautique nouvelle formule
Oshkosh, le monde des amateurs
La navette : entre l'expérimental et l'opérationnel
De Havilland « Hornet » et « Sea Hornet »
Les CAMS 58
Une interview de Sir A. Pearce, président de la SBAC et de British Aerospace
Rendez-vous à Farnborough
British Aerospace
Westland
Shorts
Rolls-Royce
Aérospatiale AS 355 « Twinstar »
A Vinon, les coupes du monde de vol en montagne
Continuité ou changement ?

Numéro 834 du 15/09/1982

ULM et autres ARV : l'approche du futur
Ettelbruck air chaud
L'hégémonie américaine
Marine Corps Aviation Museum
De Havilland « Hornet » et « Sea Hornet »
Interview du président-directeur général de la SFENA : M. Joseph Millara
Svobodny premier champion de France junior
Bailleau entre les grains
Championnat du monde à Spitzerberg
Pan Am est-elle vraiment en danger

Numéro 835 du 01/10/1982

Les vertus de la patience
Questions à M. Frans Swarttouw président de Fokker
Ronde de nuit
Alpha Nav un moyen évolué de navigation
L'aéro-club de Caen : un club bien portant
ULM : les sauterelles de la Manche
Tirs réels à Cazaux vitrine de la FATAC
Sur la BA.107, le 8 septembre
Du prestige à l'application, 25 ans après « Spoutnik »
De Havilland « Hornet » et « Sea Hornet »
Un « Corsair » sur la côte normande
Le Nord 2200 prototype embarqué
Farnborough 1982 : une brillante perplexité
Beechcraft C-99 « Commuter »
L'Akaflieg AFH-22
Championnat de France 1re catégorie

Numéro 836 du 15/10/1982

Radars aéroportés : Grumman relance le « Hawkeye »
Au 35e Rassemblement de la NBAA
Super Stampe à Beauvais
Axxair à Pontoise
L'aéro-club de Beauvais vers une nouvelle jeunesse
Marine nationale : maintenir l'équilibre
L'aviation embarquée de Landivisiau
Les ailes de la Royale
La SAMM, l'ATR-42 et l'A-320
Simulation : Thomson-CSF choisi par l'armée de l'Air
Le Nord 2200, prototype embarqué
Le meeting international de Moorseele
Il y a cinquante ans, le premier Paris-Nouméa
L'Italie entre deux mondes
Farnborough 1982
Les cinq piliers du rapport Villiers-Funel

Numéro 837 du 01/11/1982

Genève : l'espoir et l'anxiété
Au 35e Rassemblement de la NBAA
A Orléans et à Biarritz
Amateurs. ULM sous surveillance
Le faucon et la colombe
Militaires : une présence permanente
Le paradoxe européen
Le congrès de la Fédération internationale d'aéronautique
Les hydravions de croisière Breguet 730 et 731
L'assemblée générale de l'AECMA
L'aviation régionale
Un marché prometteur mais exigeant
De 18 à 109 sièges : des appareils de tous gabarits
ATR-42 : premier vol en septembre 1984
Transport régional de demain : l'hélice garde ses chances, mais
Préparation des championnats du monde
McDonnell-Douglas contre-attaque
Casablanca-Mohammed V

Numéro 838 du 15/11/1982

GPL : la Socata garantit les gains horaires
Le bal du « Quasar »
Hydravions et amphibies à Greenville : un grand cru
Les petits secrets de Patuxent River
Les Yakovlev d'avant les Yak
Les 1 000 premiers « Larzac »
Avions de combat : vers une mutation profonde
Salon naval : un ministre de la Défense à la rescousse des industriels
Une première analyse du conflit des Malouines
Le Saab-Fairchild SF-340 est sorti d'usine
Les essais du Lear Fan 2100 et la sécurité
Charters français : vers un monopole ACI

Numéro 839 du 01/12/1982

Les statues de glace
La compagnie Air Provence : la route du succès
Amateurs : l'Asa 200 un « amateur » suralimenté
Jet Europe : huit pays, quarante-deux avions
L'aérodrome de Moulins : une autre dimension
Aerospatiale Helicopter corporation : la percée américaine
A propos d'un Hawker Siddeley « Gnat »
De STS-5 à STS-20, missions de navettes spatiales
Les Yakovlev avant les Yak
Le MS-31 7 de Marc Ranjon
Le Chance Vought F7U « Cutlass »
Interview de M. Ahmed Zandou. Président du Conseil d'administration de l'A.O.I
« Alpha Jet » égyptien multicible
Sur le « Mirage » III NG
Le tour d'Europe en planeur. L'enjeu
IATA : la crise est loin d'être terminée
Le transport aérien : à la recherche d'un second souffle
Liste des entreprises françaises de transport aérien
L'arrivée de Boeing 737 à Air France
L'UTA : persévérance et esprit d'adaptation
Des transports intérieurs mieux coordonnés
Vols affrétés : reconquérir le marché national
Fret : été maussade à l'aéroport de Paris
Redevances aéroportuaires : un besoin de présentation plus objective

Numéro 840 du 15/12/1982

Industrie : Airbus A-300 : dixième anniversaire
En mer à bord du Lynx ASM
Oshkosh en vol
Le Chance Vought F7U « Cutlass »
Industrie française
Donner un second souffle à la coopération européenne, par le Général Mitterrand
Une conjoncture préoccupante
Coopération. Une voie parfois difficile, souvent nécessaire
Espace. Promesses et incertitude
Equipements. Le grand tournant ?
Aviation générale. Sortir de la crise
ULM. L'avenir aux ultra-légers
Vol à voile. Un biplace peut en cacher un autre
Microturbo « Microjet » 200
« Microjet » 200. Premières impressions favorables
Lufthansa : la sérénité malgré tout

Numéro 841 du 01/01/1983

Jetstream 37 : nouvelle tournée européenne
L'aéro-club de Bernay
Amateurs. Le P-80S
Médecins volants d'Australie : en survolant le Bush
Reconnaissance tactique : du « Mirage » IIIRD au « Mirage » F1-CR
Au tour de « Challenger »
Jean Boulet pilote d'essais
Les « Monospar » de H.J. Stieger
La Snecma en pleine mutation
Boeing des atouts intacts
La nouvelle génération des « 7 »
Le motoplaneur Scheibe SF-36 et ses versions
Premier vol du motoplaneur Schweizer SGM 2-37
Coupes Aviation Magazine
« Marianne » nouveau planeur biplace français
TAT : vers l'abandon de 28 lignes et le licenciement de 550 personnes ?
Entretien avec M. Bernard Viollier
Méridien : une société en bonne santé
De la responsabilité illimitée à l'instrument politique

Numéro 842 du 15/01/1983

Rapport Parmantier
GPL : la parole aux pétroliers
Deauville
Amateurs. Le Tsé-Tsé attention ça pique
En survolant un nid de poutrelles
Les « Blue Angels »
Les Monospar de H.J. Stieger
Les avions d'affaires : la crise sans pessimisme
Quinze mesures en faveur de l'hélicoptère
Le ST-11 planeur de poche
Heurs et malheurs d'Eurocontrol
Le mémoire Pelissier-Germon

Numéro 843 du 01/02/1983

Rapport B. Parmantier
Amateurs. Pilote et paysan
L'évolution du poste de pilotage civil futur
Exportation : investir sur la qualité et transmettre la connaissance
Formation : du soleil sur les raisins du savoir
Fiabilité : la longue marche des équipementiers
Le groupe des équipements du GIFAS
Photon 1983. Messier-Hispano-Bugatti affirme sa présence aux USA
Le « Challenger » a des problèmes
Le Northrop F-89 « Scorpion »
Dyle et Bacalan : les « tout-acier »
Une phase « intérimaire » de 18 ou 24 mois pour l'industrie aérospatiale française
L'industrie aérospatiale américaine : une stabilité précaire
Diversification : objectif des importateurs français
Un dossier d'accusation fabriqué de toutes pièces
L'ingénieur naviguant : un sujet turbulent
Le plan Air Inter 1983

Numéro 844 du 15/02/1983

Un « Sup Air » avion
Dax : des Gabares aux ULM
Le Marcel Jurca MJ-77 « Gnatsum »
A bord d'un « Transall » : la postale de nuit
Avions d'entraînement militaires
Le Northrop F-89 « Scorpion »
Dyle et Bacalan : les « tout-acier »
De « l'Alpha Jet » à l'avion de combat futur
Le SAAB Fairchild SF-340 a volé
« Dino » III, mini dirigeable télépiloté
Le dernier-né des Glaser-Dirks
Un « machin » européen ?
Une politique « rigoureuse et offensive » pour préserver l'outil

Numéro 845 du 01/03/1983

Airbus, affaire à suivre
Le « Tiger Moth » de Jean-Marie Garrie
Le B-1 atout stratégique américain
Aéroportuaire
Des équipements pour aéroports efficaces
Performances, fiabilité, adaptation
Les clés de l'aéroport
La servante discrète et fidèle du passager : l'électronique
Quelles aérogares pour l'avenir ?
La promesse du colis express
Le programme chinois
Un porte-avions dans la ville, USS « Intrépide »
Dyle et Bacalan
Le Northrop F-89 « Scorpion »
Airbus Industrie une tempête dans un verre d'eau ?
Helicos Anaheim
Un quadriplace biréacteur britannique est étudié : le CMC « Léopard »
Le projet Siren, Isoire Aviation, Plastisud
Des biréacteurs au-dessus des océans ?

Numéro 846 du 15/03/1983

Jaeger et la petite aviation
Le duo des « Menestrel »
Les Mureaux : une activité stable
Les monomoteurs de voyage : le bon choix en cinq questions
Anaheim : le monde des hélicoptères
Dornier : vers une extension des missions de l' « Alpha Jet »
Contrat Boeing pour SNR
Le PS-6024
Télé-détection : l'audacieux pari de la France
Les photos extraordinaires de « Landsat » 4
Télécommunication : les Etats-Unis auront la télédiffusion en automne prochain
Opération Barbarossa
Dyle et Bacalan
La 18e Assemblée générale de la FFVV
Air Limousin à l'échelle régionale

Numéro 847 du 01/04/1983

150 sièges en ballottage
Pottier P-180 S : apprendre en circuit court
L'électronique au coeur du combat
D'étonnantes facultés d'adaptation
Dyle et Bacalan
Maple Flay 1982
Opération Barbarossa
Airbus Industrie regarde au-delà de la crise
120 ou 150 places
Airbus Industrie confiant dans son avance technologique
Le Boeing 747-300 Big is beautiful
La géométrie variable dans le plan vertical
Les planeurs de Schweizer Aircraft

Numéro 848 du 15/04/1983

S.O.S. Voyages
Est-ce la piste de la navette spatiale soviétique
Brune Air Service
Voltige. Tetry, Pierre, Arnould, Bessière vainqueurs au Castellet
La FNA en Sicile : tourisme et travail
Une période de brouillard
Recherche et sauvetage par satellite
Dyle et Bacalan
Le « Taupin » d'abord, le « Taupin » encore !
Les Heinkel He-50 et He-66
Exporter ? Oui, mais quoi ?
L'Airbus A310 enfin opérationnel
« Sea Hawk » amphibie à vendre ou à construire
En survolant le Grand Nord
Le projet Stralpes-Aéro ST-12 « Syntax »
Les initiateurs dans les stratus
M. Dan McKinnon persiste et signe
Une situation grave et bientôt désespérée : le financement des flottes
Préparer l'arrivée de l'ATR-42

Numéro 849 du 01/05/1983

Gouverner, c'est prévoir
A Mulhouse un nouveau « Petit Prince »
Aéro-club de Beauvaisis : sur les traces de Maurice Bellonte
Les passionnés du Centre-Loire
Les systèmes d'armes
L'aéronautique militaire soviétique, vue par le Pentagone
Handley-Page « Hasting »
Italie : les vertus de la rationalisation
IXe Championnats de France de montgolfières
Le Piper « Enforcer »
Taiwan : la filière XAT-3
Impression de vol sur : « Nimbus » 3 et ASW-22
Galops d'essai à Saint-Auban
Danger ! People Express !
Le vice majeur : une thérapeutique difficile à appliquer

Numéro 850 du 15/05/1983

Le 35e Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace
Interview de M. P. Georges Willekens, président de l'AECMA
Coopération : la croisée des chemins
France : deux années difficiles
Allemagne fédérale : problème de bureaux d'études
Belgique : de sérieuses incertitudes
Espagne : une ascension continue
Finlande : liberté surveillée
Grande-Bretagne : entre l'Atlantique et la Manche
Grèce : la recherche de l'autonomie
Italie : réorganisation, rationalisation
Pays-Bas : un virage difficile à négocier
Suède : JAS 39 et SF-340
Suisse : une réussite discrète
Pologne : ambitions mais dépendance
Tchécoslovaquie : un potentiel canalisé
Union Soviétique : planification, progression, exportation
Canada : de bonnes spécialisations
Etats-Unis : stabilité malgré la récession
Brésil : l'étoile montante
Argentine : une industrie à l'épreuve
Israël : indépendance et ambitions
Japon : de la coopération aux programmes nationaux
Australie : un problème de plan de charge
Indonésie : l'Europe tient la corde
Quelques absents de marque
L'aéronautique opérationnelle : aux mains de l'industrie privée ?
Les compagnies aériennes malades de la récession
ULM, Liberté sous conditions
La saga des amateurs
Les planeurs de l'an 2000
Ballons, le grand départ
Le vol vertical français

Numéro 851 du 01/06/1983

Amateurs : soleil et folie à Lakeland
Simulateur de tir
Où en est l'Industrie spatiale européenne ?
Le vol vertical français
Dyle et Bacalan
Déjà le 1000e Ecureuil
Le « Dash 8 »
Le projet Sikorsky LH-X
Alerte au feu
Le rendez-vous de Lyon
TAT : des bénéfices en 1983
La Compagnie aérienne du Languedoc

Numéro 852 du 15/06/1983

La France tient son rang
Amateurs. Des maquettes pour les grands : les War
L'aéro club de Mantes
Les états généraux de l'aviation légère
Les armes à rayonnement
Le vol vertical français
Musée de l'Air : l'étape spatiale
Le 35e Salon du Bourget
Un inventaire
Avions civils. Des espoirs ténus
Moteurs. Coopération tous azimuts
Avions de combat. Les anciens prennent l'air, les nouveaux retiennent leur souffle
Aviation générale. Le bout du tunnel est-il en vu ?
Espace. Les astronautes sont parmi nous
Préparatifs du mondial
Le concours inter-compagnies à Vinon
Plaidoyer pour un hélicoptère
Une réalité ambiguë : la décentralisation

Numéro 853 du 01/07/1983

L'Europe spatiale est sur orbite
Amateurs. « Orion » sous la bannière étoilée
« Satory IX » : la défense sol air
« Ariane » L6 : un tir nominal
Dyle et Bacalan. Les « tout acier »
La Ferté-Alais. Orage mécanique
Les grands prix des avions de transport
Le Bourget 1983
Du raisonnable
Militaires. Les projets futurs s'élaborent
Equipements. Prêts pour l'avenir
Aviation générale. De multiples facettes
Au pays des ULM
Vol à voile
Moteurs. Des programmes nouveaux malgré tout
Aéroportuaire. Crise et concurrence
Les amateurs au Bourget
Quatre Français en Chine
Fret : des transporteurs sans avions au rôle décisif
Brit'Air : la voie complémentaire

Numéro 854 du 15/07/1983

Croissance zéro : la parole aux chiffres
A Nîmes, la FERIA 83
A Royan, l'Académie acrobatique
Le programme Morrisey « Bravo »
Versatec : un traceur électrostatique couleur
Cegedur-Péchiney : une famille d'alliages légers
Dyle et Bacalan. Les « tout acier »
Les grands prix des avions de transport
Adieu au « Neptune » !
L'Aérospatiale
Une clef de voûte européenne
Les rouages de la machine
Les UAP : pour recréer l'artisanat
La 6e Transeuropéenne
Aéroports : la décentralisation dans le flou
Les compagnies européennes se portent mieux
Air France : Paris-Dublin en B-737

Numéro 855 du 01/08/1983

Les silences du général Capillon
A Nîmes, la grande fête de l'aéromodélisme
Amateurs. Préludes à Brienne
L'amour en plus
Une interview de M. Louis Cariou, président du RSA
ULM ou avion ?
L'« Avionnette », un motoplanneur ULM
28e Coupe Gordon-Bennett
Des ballons à la Concorde
Les besoins de l'armée de l'Air à long terme
Les aigles du Soleil Levant
14 juillet à Orange : l'armée de l'Air présentée en vol
La technique et les affaires
« Challenger » : presque la routine
Dyle et Bacalan. Les « tout acier »
En marge du Salon. Un spotter sur le « tarmac »
Les grands prix des avions de transport
Dassault-Breguet : 90% des commandes à l'exportation
SIAI-Marchetti S.211
Radiologie de la recherche aéronautique
Mitsubishi Mu-300 « Diamond » 1
Issoudun. Sélection pour les championnats de France
Des ailes pour le Yémen du Nord

Numéro 856 du 15/08/1983

Les charmes discrets de la paix sociale
ULM. Grand Prix
Voltige. Une rencontre CAP ensoleillée
Oshkosh ULM première
Le 31 e Tour de France aérien
De la montgolfière au satellite
Dans le Grand Nord silencieux
Thomson-CSF : la charge utile de « Télécom » 1
Les rendez-vous français
« Spacelab » : 30 septembre ou 30 octobre ?
Mildenhall 1983
Les grands prix des avions de transport
Dyle et Bacalan
Etats-Unis : l'optimisme n'est plus ce qu'il était
Hughes Helicopters à vendre
Les 18e Championnats du monde
Orientations à la française
Tout baigne dans l'huile quand on est sardine
Corse Air : une équipe, un projet

Numéro 857 du 01/09/1983

La Grande-Bretagne est elle en Europe ?
A Brienne, au rayon des nouveautés
La coupe Desavois
Que choisir pour débiter ?
Aux USA : à peine 3 000 avions livrés cette année
Une avionique américaine toujours sans rivale
Du « Pou » à l'ULM
Le cinquantenaire de Saint-Mandrier
Les grands prix des avions de transport
Premiers vols de l'EMB-120 « Brasilia »
Rockwell International : les vertus de la diversification
L'ATL de Pierre Robin
Vinson : coupe du monde en montagne
Bailleau 83 : une sélection rigoureuse
La coupe du baron Hilton
La déréglementation sous surveillance ?
L'effet d'entraînement
Middle East Airlines

Numéro 858 du 15/09/1983

Voltige. Championnats d'Europe 1983 à Ravenne
Oshkosh : au royaume des stars
Le « Solair » 1
Les « Guardian » des Coast Guards
L'ordinateur, levier démultiplicateur de l'intelligence
Les découvertes d' « Iras »
« Spacelab » 1 : le 28 octobre
Mission sur « Phantom »
Brodeau : un procédé et ses applications
Lockheed quitte discrètement la scène civile
A Poitiers, la 7e Coupe d'Europe pour biplaces
Les « Vieux Criqués » à Brienne
Libéralisation tempérée pour l'Europe régionale
Fumées dans le ciel
« Concorde » toujours en ligne

Numéro 859 du 01/10/1983

KAL 007 : des questions sans réponses
Tempête sur Cranfield
Amateurs. Vols à l'américaine
Un lapin pour la Manche
Le mondial de l'air chaud
Le « Pershing » qui fait peur à Moscou
Crouzet présente de nouveaux modèles
Chypre choisit des radars Thomson-CSF
La meilleure jusqu'ici
Le Grumman F-11F « Tiger »
Le Douglas CC-1
Roll-out du CASA-Nurtanio CN-235
Contre offensive de McDonnell Douglas : le MD- 100
Des espoirs sous les cunimbs
Jean-Jacques Couteaux vainqueur à Chérence
Libéraliser sans déréglementer

Numéro 860 du 15/10/1983

Voltige à Carcassonne
Amateurs. Les antiques au plat pays
Saint-Cyr-l'Ecole
L'USAF choisit l'arme anti-piste Matra « Durandal »
Premier essai en vol de l'Udacs
L'accord Thomso-CGE
Air Tattoo 83 « Super Star »
Le Grumman F-11F1 et F-11F1F
Embraer : le défi brésilien
L'Embraer EMB 120 « Brasilia »
Air France : cinquante ans d'histoire et de progrès
Pan American remonte la pente
Le « Cyclo-Crane »

Numéro 861 du 01/11/1983

Bravo, B.CAL !
Un CP-80 méconnaissable
NBAA à Dallas. Le canard, les ailettes et le faucon
URSS : une défense aérienne hésitante
A 310 : pilote automatique et collimateur
Bendix propose un radar météo Doppler
« Spacelab » 1 : le cerveau est français
Un laboratoire européen dans l'espace
Le Breguet 941 : l'échec d'une réussite
Moteurs : la surnatalité
Une interview de M. Claude Lauriac, responsable « moteurs » à la DTCA
General Electric, Pratt and Whitney, Rolls-Royce et les autres
L'emploi du PN français

Numéro 862 du 15/11/1983

Le premier « Acroduster » en Europe
NBAA Dallas. Des systèmes omnubilés par les « puces »
Les hélicoptères de combat terrestre
Marché mondial pour « Ariane »
« Soyouz » T9 : vers un nouveau record
Un triplace de tourisme oublié : le SFR-10
Le Breguet 941 : l'échec d'une réussite
Débats feutrés à Montréal
Europe Aero Service sur plusieurs fronts
IATA : économie et piraterie
Fret : l'informatique, clé de la croissance

Numéro 863 du 01/12/1983

Découvrir le Japon
Amateurs. Chasse en Sologne
Nouveaux brevets
L'Institut aéronautique Amaury-de-la-Grange
Interview de M. Jean-Louis Hallot, directeur général de l'IAAG
Aérospatiale : commandes de vol électriques et mini-manche pour l'A320
1913 : Roland Garros traverse la Méditerranée
Le Breguet 941 : l'échec d'une réussite
CASA-Nurtanio CN-235
IATA : la symphonie difficile
La croissance d'Air Inter s'infléchit
Air France : « Le Club », une affaire
Cathay Pacific : capitale Hongkong
L'exploitation des aéroports : par qui et comment ?
Fret : des compagnies complémentaires
Table ronde : le transport aérien du fret sous température contrôlée

Numéro 864 du 15/12/1983

Amateurs. Un « Thunderbolt » du tonnerre
« Mirage » F1 CR : un « plus » dans la guerre de l'ombre à ciel ouvert
Le Salon des composants électroniques : quelques raisons d'espérer
Le bond fantastique des Wright
Le Vultee « Vengeance »
Les Fokker 50 et 100
Premiers « Alpha Jet » NGEA pour l'Egypte
Industrie aérospatiale française
L'inquiétude
Une interview du général Jacques Mitterrand, président du Gifas
Aviation générale. Dans la boule de cristal
Espace. Le marché du futur
FIAS : formation internationale aéronautique et spatiale
Reims-Cessna F406 « Caravan » II

Numéro 865 du 01/01/1984

Une interview de M. Daniel Tenenbaum, directeur général de l'Aviation civile
Mudry : le CAP-X n'est pas abandonné
Amateurs. Des recettes américaines
Israël, une efficacité vitale
Israël Aircraft Industries
Communications et guerre électronique
Souriau : la gamme optique
Hispano-Suiza et Lucas : inverseur de poussée de l'A320
La technique et les affaires
« Spacelab » 1 : une révolution
La nouvelle envolée
Heinkel He-45 et He-46
Turbomeca : une stratégie et trois programmes nouveaux
RTM322 : la contre-offensive européenne
Gates-Piaggio GP-180
IAI « Westwind Astra »
L'accident du DC-9-82 d'Inex Adria

Numéro 866 du 15/01/1984

Exclusif : ces avions « renifleurs », les voici
Amateurs. Une nouvelle espèce de « Pou »
Hélicoptères civils
Pessimisme sous les pales
Tableau des vedettes
Le Lockheed CP-140 « Aurora », chasseur des abîmes
Démonstration en vol de l'A300 à mini manche
Thomson-CSF : tour d'horizon
« Soyouz » T9 : mission écourtée
Levasseur PL-400 et 401
Heinkel He-45 et He-46
Le « Falcon » 900, avion pour les chefs d'Etat
Europe : le point de vue des grands transporteurs
Swissair en Pologne : des idées à prendre
L'Etat dit non au DC-10 de Minerve
Grenoble-Saint-Geoirs : trafic en croissance

Numéro 867 du 01/02/1984

Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre
L'aéro-club du Gard
Le Turner T-100 « Mariah »
« Epsilon » : un point sur le programme
De l'intérêt de pilotes bien entraînés
L'industrie française
La préparation de l'avenir
Soutien logistique et coût d'exploitation
L'entretien selon état
Une industrie de service hautement qualifiée
FADEC et RENPAR : l'âge adulte des moteurs
L'optronique française
Thomson-CSF et l'optronique
L'amplification de lumière
Le groupe des équipements du Gifas
Douglas F4D « Skyray »
L'hydravion Amiot 110.S
Le Boeing 737-300 est sorti d'usine
L'heure de vérité

Numéro 868 du 15/02/1984

Vers une nouvelle aviation populaire ?
HAI à Las Vegas : le grand jeu des hélicoptères
Précisions sur l'avion de combat futur européen
Les boîtes de Pandore
Jaeger Avionique et Systèmes Thomson-CSF : une intégration en douceur
Quelle navette soviétique ?
Douglas F4D « Skyray »
Le Registre « F » (1919-1940)
Boeing, Boeing, malgré la crise
Boeing 737-300 : un bon début
Un SST américain avant la fin du siècle ?
Euralair a vingt ans

Numéro 869 du 01/03/1984

« Nous voulons maîtriser notre propre destin »
Abelag Aviation : l'optimisme renaît
Questions à M. Pierre Robin, président des Avions Robin
Dakar « Iba Gueye »
Le SB-1 de Soyer et Barritault.
Les deux « Esprits » de AI Datz
HAI à Las Vegas : moteurs, équipements et environnement
Thomson-CSF : les composants AsGa en pointe
CERSA : appareil de contrôle visuel asservi
A Singapour, le haut de gamme Sagem
Biospoutnik 83
Navette US : une autre chaîne enfin brisée
Douglas F4D « Skyray »
Les North American « Mustang »
Le Registre « F » de 1919 à 1940
La Sfena à l'heure des technologies nouvelles
L'irrésistible ascension américaine
Boeing tend la perche à Airbus Industrie
Les grandes compagnies françaises face à la crise

Numéro 870 du 15/03/1984

Questions à Alain Cheftel, directeur général de NEAS
Le motoplaner « Taïfun » 17E
Amateurs. Un « Tri-Diamant »
Les JV-03 « Courlis »
Comment protéger les ravitailleurs ?
La Force aérienne belge : F-16 et austérité
Un centre pilote CFAO à l'Aérospatiale
La station selon Reagan
Arianespace : l'ère commerciale
Le Registre « F » de 1919 à 1940
Les North American « Mustang »
Le point sur l'Airbus A320
Avions de ligne : et si la reprise était vraie ?
Le « 150 places » côté moteurs
Matra : heurs et malheurs de la diversification

Numéro 871 du 01/04/1984

L'affrontement des consortiums
Amateurs. Un Pottier à deux têtes
Les nouveau-nés de Rotec
Rockwell-Collins France
« Soyouz » T10 : vers un nouveau vol de longue durée
Le Registre « F » de 1919 à 1940
Les voyages de l' « Uiver »
Stalingrad
Sous-traitance
Les idées nouvelles des constructeurs
Défricher le potentiel d'exportations
Le tissu des sous-traitants
Hurel-Dubois : imagination, rigueur et volonté
Les nouveautés du Snecma
Voler en montagne
Questions à Jean-François Chappel
Une assistance plus automatisée dans le contrôle du trafic
L'informatique dans les bureaux de piste
La 19e Assemblée générale de la FFVV
Le défi Centrair

Numéro 872 du 15/04/1984

La Gouëthière approche
Questions à M. Gérard Perrin, président de la FNA
6e congrès de la FNA : un acte de foi dans l'ATL
Le Registre « F » de 1919 à 1940
Les aéronefs de collection : le point sur le CNRAC
Stalingrad : le « pont aérien » de la 6e Armée allemande
S2M : l'avenir aux paliers magnétiques
Aéroformation : 2 500 élèves par an
Snecma : forte expansion civile
L'Aérospatiale et l'évolution des concepts défensifs
Le « Mirage » 2000 condamné à réussir
Fayence : performances et vacances
Le nouveau triptyque de Swissair

Numéro 873 du 01/05/1984

Essai du Piper « Malibu »
Libreville
Amateurs. Sun'N Fun
« Airex » 84
Du nouveau dans la fibre optique
La mission « Soyouz » 11. Mission n°11, de nouveaux horizons
Cinéma : l'étoffe des héros
Une pièce unique : l'Aéro 45-1
Le SE-2010 « Armagnac »
Registre F
La Transafricaine
Aéroport de Paris : maintenir la première place en Europe
Du parent pauvre à l'ami fidèle
S'adapter à la reprise du marché
CVA : les ailes sportives de l'armée de l'Air

Numéro 874 du 15/05/1984

La conscience allemande de l'Europe
Le Gardan GY-120 : l'ULM « pro »
Questions à Daniel Cauvin, responsable de l'institut Mermoz, vice-président de l'IAAG
A quoi servent les missiles ?
Le centième enregistreur ME 4115 d'Enertec Schlumberger
Recherches et sauvetage
Stations spatiales privées
Un nouveau centre d'essais à Toulouse
Le registre « F »
Le musée du mas Palegry
Le SE-2010 « Armagnac »
Prélude à l'ILA 84 Hanovre
L'Allemagne fédérale, partenaire nécessaire de l'Europe
Dornier à l'heure des commutés
Deutsche Airbus : et maintenant, parlons du TA-11
Panavia : y aura-t-il un après « Tornado » ?
MBB au terme de la rationalisation
MTU et le V2500 multinational
Lufthansa, outil de conquête des marchés
L'aéroport de Lille-Lesquin
Initiation à la compétition dans le Sud-Est

Numéro 875 du 01/06/1984

Avant le Salon de Cannes
Le temps des vaches maigres
Etre présent malgré tout
Une interview de M. Michel Lagorce, directeur des Programmes civils aéronautiques
Le 2e Rallye de Tunisie
Une interview du général Etienne Copel à propos de son livre « Vaincre la guerre »
Le B-1B, un bombardier pour toutes les missions
ERCA : simulateur de fonctions SF 2000
Crouzet et l'hélicoptère de combat futur
Le registre « F »
Diên Biên Phu
Témoignage. Un chasseur français au jour « J »
Boeing : la crise n'est pas terminée
Présentation du Pilatus PC-9
Pratt and Whitney : un substitut du pétrole
Air France : arrivée des A310
Nantes face à l'expansion
Angoulême raccordé au réseau aérien
Du côté de la Suède
Issoire Aviation : un Pik-20 motorisé

Numéro 876 du 15/06/1984

Polémique sur le front des charters
La première ligne commerciale spatiale
Pilotes de montagne : des réunions, des initiatives
Interview de M. Pierre Gautier, président de la Socata
Les oubliés de Sun'n Fun
Le « Lib'air »
Missiles français : certitudes et expectative
Le registre « F »
A Düsseldorf, un musée éclectique
Diên Biên Phu
Pilatus-Britten-Norman « Castor »
British Aerospace et Thorn-EMI
Le Northrop F-20
Hanovre - ILA 84
La coopération tous azimuts
Le Grumman X-29
Le prix du redressement
Le déficit n'est pas inéluctable
Vinson : vitesse... mais précipitations
Un petit frère du LS-4

Numéro 877 du 01/07/1984

Les « Pélican » menacés
Canadair : chiffres et arguments
Interview de M. Bruno Dentan, directeur de Tudair
Le parc aérien civil belge
ULM. De la difficulté de voler
Amateurs. Rassemblements au nord et au sud de la Loire
« Mirage » 2000 : un système offensif cohérent
Crouzet : le « Sextan » H40
Registre « F »
Des « Spit » dans le ciel de Caen
Diên Biên Phu
Hanovre - ILA 84
Hélicoptères et moteurs
Belgique : et maintenant ?
L'industrie aéronautique belge a-t-elle un avenir ?
Fokker en position d'attente
Formetal : une fonderie dans la tourmente
Sabena : un troisième âge prometteur

Numéro 878 du 15/07/1984

Cannes 1984 : la grande parade
La 3e Coupe de France des hélicoptères
Amateurs : un aigle dans le Jura
Toulouse capitale aérospatiale
L'espace à l'européenne
Le parc français des planeurs anciens
Les avions de raid Aviméta
Le registre « F »
L'ATR-42 volera dès le mois prochain
Aérospatiale : le commencement de la reprise
La 7e Transeuropéenne

Numéro 879 du 01/09/1984

Objectif Farnborough
Le Bourget : mini salon de géants
L'Europe des amateurs
Tour 1984, volez jeunesse !
Le « Mirage » 2000 « opérationnel à Dijon »
« Ariane » V10 éclatant succès
Huit Fiat en Méditerranée
Le mystère de « l'Oiseau-Blanc »
Registre F
SEP nouveau président, nouvelle politique
Le « Super Puma » (enfin) sous les couleurs françaises
Dossier Grande-Bretagne
British Aerospace : une enviable bonne santé
Rolls-Royce : cure d'amaigrissement
Westland : hélicoptères toutes catégories
Shorts : indépendance et coopération
Harrier : l'éternel retour
Slingsby Firefly T-67M
Trago Mills SAH 1
Deuxième championnat d'Europe, les français vainqueurs
Un espoir sur le podium
Schempp - Hirth « Discus »
Voltige sur Stampe à Angers

Numéro 880 du 15/09/1984

FACE, ACE, ACX, EAP : l'imbroglia
Histoire d'eau
« Mirage » 2000, une informatique banalisée
« Spitfire » à vendre aux enchères à Duxford
Huit Fiat en Méditerranée
Registre F
Farnborough, premières impressions
Les moteurs dont on parle
Dossier ATR 42
Air Littoral prépare l'avenir
Ça plane à Brienne
Les juniors s'affrontent dans l'ouest

Numéro 881 du 01/10/1984

XXIe Championnats du monde de voltige
Les têtes d'affiche d'Oshkosh
« Harrier » : du P.1127 à l'AV-8B
Une valise de « James Bond »
Coxyde 84
La Pan Am choisit l'Airbus
Championnats du monde à Vichy
Farnborough 84
La desserte de la Haute-Normandie
Un polonais pour gros temps, le « Jantar standard III »

Numéro 882 du 15/10/1984

ULM en liberté
La nuit d'un sport volant
Avions de combat : vers l'an 2000
Un enjeu géopolitique
Vers un pilotage instinctif
Northrop F-20 « Tigershark »
General Electric F404 : faire simple mais sur
F-20 : un inventaire de technologies avancées
Farnborough
« Damoclès » : test réussi pour la brigade aéromobile
L'ACX parlera EVA
Thomson : composants électroniques
« Discovery » : et de trois !
« Challenger » : et de sept !
Le nouveau monde à portée de main
Champions à Oshkosh 1984
La génération Lavotchkine
Colloque Air 84
Registre « F »
SEP : des missions qui évoluent
AECMA : l'espoir est revenu
Le Grumman X-29 volera en novembre
Nice-Côte d'Azur : vers la deuxième aérogare
Des français en Pologne

Numéro 883 du 01/11/1984

L'avenir n'est plus ce qu'il était
Championnat de France et coupe Marcel Doret
Cent mille ULM, cent mille pilotes ?
100 chevaux pour un P 80S
Partenavia « Spartacus » : le bon créneau
Budget 85 : rigueur et austérité
Un « Orion » pour la détection avancée
NBAA : la suprématie logique des systèmes numériques
Les sorties soviétiques
Registre « F »
La génération Lavotchkine
La première victoire
NBAA : luxe, records et composites
C3F : enrichir le métal en lui donnant sa forme
Euromissile : toujours plus
Festival aérien de Tunisie
Le rassemblement de Morlaix
A bord du « Brasilia »
Un héritage complexe et convoité

Numéro 884 du 15/11/1984

Etonnante IATA
Budget 85 : la rechute ou la fin
NBAA
Hélicoptères : des difficultés
Changer de tigre dans votre moteur
Les satellites offrent leurs services à l'aviation générale
Le Zodiac « Ultrastar »
Les Forces Aériennes Stratégiques
Salon naval : une belle vitrine
L'espace au service des nations
« Venera » 15 et 16
Assurances, dépannage pour satellites
Registre « F »
Le « Great Warbirds » de West Malling
La génération Lavotchkine
MD-87, MD-89, MD-11X : McDonnell Douglas revient
Airbus Industries : la famille grandit
Le marché : de bonnes raisons d'optimisme
A-300-600, A310-200 et 300
Pourquoi l'A320 ?
Des avions européen-américains
Equipage et technologie nouvelle sur A320
ENAER T-35 « Pillan »
IATA : enfin la reprise
Un motoplaner pour l'hiver

Numéro 885 du 01/12/1984

Marathon athénien
Ballon à la mer
Sécurité : sous-produit d'efficacité
Des répliques poids plumes
Nellis Air Force Base
« Mallet Blow 84 »
Nouveau record : huit mois dans l'espace
Discovery 51-A : l'exploit du Dr Joe
« Ariane » V11 confirme le succès du lanceur « Ariane » 3
Motorola confiant dans le marché des semi-conducteurs
Questions sans réponses
Registre « F »
La génération Lavotchkine
Soko G-4 « super Galeb »
« Falcon » 50 : avion de ravitaillement en vol
Sur les traces de Saint-Exupéry
Transport aérien : les atouts français
Air France est en bonne santé
L'UTA face à un avenir exigeant
Air Inter : financer les A320
TAT diversifie ses activités
L'Europe et les compagnies régionales
Tourbillons et tâtonnements
La France et le fret aérien
Quel remorqueur pour les clubs ?

Numéro 886 du 15/12/1984

Airbus A310 pour SIA

ULM en liberté

L'URSS et le « miroir »

EVA ou l'avion qui dit papa maman

L'exploit

Point de vue de spationaute

Les ballons de la Saline

La génération Lavotchkine

Registre « F »

Aérospatiale : les automates entrent à Nantes

Le bilan français

L'attente

Quand les équipements frissonnent

L'année des moteurs fusées

En attendant Hermès

Trop d'État ou pas assez d'État ?

A vos marques

La prise en main

NDN NAC 1 « Freelance »

Aéroport de New York

Un colloque international sur la sécurité aérienne

Des téléphones publics dans le ciel américain

Evolution réglementaire des stratégies commerciales

Un « BC » de feu

Numéro 887 du 01/01/1985

Exit le Civil Aeronautics Board
Justice rendue à Guyancourt
FNA des moniteurs d'aéro-clubs
Amateurs : de France, des Etats-Unis
Micro-informatique : l'espace comme si vous y étiez
Un nouveau propulseur de missile
Comète de Halley : veille mondiale
Registre « F »
Reno
Air Bleu
Aérospatiale « Epsilon » : programme et perspectives
duPont DP-2 : une révolution en perspective ?
En avril à Dallas
Singapore Airlines : grandir sans vieillir
Les grands prix 1985
Au pays des « verts »
Première à Marrakech

Numéro 888 du 15/01/1985

Amateurs : deux ultralégers inspirés
La défense aérienne se modernise
Matériaux composites dans Paris-Dakar
L'espace soviétique
La lignée des Potez 56
Registre « F »
Avions régionaux : clair obscur
BAe 146 une famille de quadriréacteurs
Lockheed-Georgia à la recherche d'une solution d'avenir
Le Yun 8 survole le toit du monde
La people connection
Les ballons volants germano-yougoslaves

Numéro 889 du 01/02/1985

Pour l'Europe spatiale
Une erreur politique
Amateurs : le SB 1 Antarès
Quand les puces démangent la sécurité
Sous la poussée des microprocesseurs
Quand l'électronique rejoint l'aile d'oiseau
Le progrès à vue d'oeil
Enregistrement des défaillances : toujours plus loin dans les entrailles
Le MIPS de la SEDAP
Interview de M. Marcel LEROY, président du groupe équipements du GIFAS
A vous les commandes
Liste des équipements du GIFAS
Les temps modernes du pilotage
Baudry tout à fait prêt pour « Challenger »
La lignée des Potez 56
Registre « F »
Saint-Nazaire : A320
Lockheed-Georgia aujourd'hui et demain
Chères occasions
La dernière folie d'Alexander Schleicher

Numéro 890 du 15/02/1985

Bernard Lamy, courrier Sud 1985
Combat aérien
La vie des bulles dans les chevrons
Les industriels à l'honneur
Les temps modernes du pilotage
A la veille de la mission 51-E, Patrick Baudry raconte
Le Hennion Type 11
Registre « F »
Latécoère inaugure sa nouvelle usine
Airbus Industrie : le début de la reprise
HAI : cette année ou la prochaine
Lake LA 250 « Renegade » et « Seawolf »
Une société nationale qui fonctionne bien
La saga d'El Al
Succès du Français J.-P. Castel à Vryburg

Numéro 891 du 01/03/1985

Paris aéroportuaire
Questions à Pierre Barret
Le Beechcraft 1900C « Airliner »
Thomson CSF prend de l'altitude
Chrono parfait
Europe spatiale acte II
Registre « F »
Trente ans déjà : l'« Alouette » II
La gloire des autres
FMA IA 63
Fret aérien
Réflexion sur une progression
Avions, camions : concurrence ou complémentarité
Un développement offensif à Air France
UTATEL nouveau produit d'UTA Cargo
Produits nouveaux, nouveaux marchés
Une profonde mutation
De gros porteurs « tout cargo »
KLM Cargo, une longue tradition
Moteurs : règlement de compte à New Orléans
Les idées de l'Akaflieg

Numéro 892 du 15/03/1985

L'ACE passera-t-il à l'as ?
Air- Ile-de-France
Amateurs : des Etats-Unis
Le MJ-52 « Zéphyr »
Bernard Colas, président de l'UFFAS
Une aviation insolite les pieds dans l'eau
Plaidoyer pour le « Lavi »
HAI
Le lanceur de l'an 2000
La mission de la malchance
Registre « F »
Trente ans déjà : l' « Alouette » II
Les Salmson-Béchereau
Les choses sérieuses ont commencé
« 150 places » : en attendant le propfan
Le « Falcon » 900
Une vieille nouveauté : le diesel
CEE : 1985, année de la politique commune des transports
Charter la France aussi
Fret aérien
Du rêve à 795 mètres

Numéro 893 du 01/04/1985

L'ACE des as
Amateurs : un toit pour le musée de Brienne
La Panafricaine
Pilotes de montagne dans les Pyrénées
Cap-21 à la mode italienne
L'aviation embarquée en 1985
« Hermès » le défi français
« Hermès », les capacités industrielles
De nouveaux retards pour « Challenger » et « Discovery »
« SPOT » un nouveau regard sur la Terre
Reagan : une grosse navette et de grosses fusées pour l'an 2000
L'armée de l'Air à Djibouti entre le glaive et la balance
Les avions Louis Béchereau
Registre « F »
Le Edgley EA7 « Optica »
Reims-Contrôle, une modernisation en marche
La nuit du général
D'est en ouest : Northwest Orient Airlines

Numéro 894 du 15/04/1985

Le congrès annuel de la FNA : les instructeurs
En Italie la Lindbergh Flying School : une école moderne
L'avionique des planeurs
Ça roule pour S2M
Le transport spatial soviétique
M. Fabius à Saint-Dizier
Vickers « Wellesley »
Les avions Louis Béchereau
Registre « F »
La Royal Air Force choisit le « Tucano »
Interview de M. Roger Lesgard président de la SEP
Lockheed en pleine prospérité
L'Aquitaine aérospatiale
L'Aérospatiale
Le Centre d'essais des Landes
Le Centre d'achèvement et d'essais des propulseurs et engins
Dassault-Mérignac entre « Mirage » et « Falcon »
Messier-Hispano-Bugatti : trains, roues, freins
SAFT : numéro 1 de la batterie aéronautique
Les retombées de la force de dissuasion
SNPE : les moteurs de la chimie
Sogerma : spécialistes de défense
Thomson CSF : technologie de pointe
Turboméca : la production en temps réel
Train contre avion à fleurets mouchetés

Numéro 895 du 01/05/1985

La Chine s'éveille
Une école aéronautique dans l'Oklahoma
L'éternel retour du bombardier
International Rockwell B-1B, beaucoup plus que le simple successeur du B-52
Les progrès spatiaux soviétiques version Pentagone
Registre « F »
Les avions Louis Béchereau
Vickers « Wellesley » combattant oublié
Des hélices, du vent et des vagues
Taiwan entre en scène AIDC AT-3
Minerve, ou la nécessaire concurrence
Heli-France Orly-Roissy : un premier bilan
Orion Airways : plaidoyer pour l'assouplissement
Krach ou boom pour les planeurs ?

Numéro 896 du 15/05/1985

Les avions du 36e Salon
Transport aérien
Info aviation générale
Un « livre blanc » du SNPL
Les matériels soviétiques au Salon
Le guide du visiteur du Salon
Interview de M. James Beggs, administrateur de la NASA
Interview de M. Jean Garat, directeur général du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace
Aviation militaire : accélération technologique
Transport aérien : l'aviation commerciale panse ses plaies
Espace : l'Europe, les Etats-Unis
Moteurs : bonjour l'hélice !
Aviation générale : la parade des avions légers et d'affaires
Pilotage : équipage et machines volantes
Histoire : « Caravelle », un nom pour une aventure

Numéro 897 du 01/06/1985

Rectimo : une réputation justifiée
Amateurs. Sun'N Fun
20e Assemblée générale de la FFVV
A Lille Lesquin : le premier meeting de l'année
Sukhoï Su-25 « Frogfoot »
Atlantis rejoint la flotte
Spacelab 3 : une moisson tardive mais fructueuse
Ariane : la preuve par treize
Le CNES engagé sur tous les fronts
« Caravelle »
Registre « F »
L'A320 en Loire Atlantique
Interview de M. Raffaello Tėti président d'Agusta
Snecma une place très honorable
Les 40 bougies de la Snecma
Lufthansa : le vent en poupe

Numéro 898 du 15/06/1985

« Caravelle »
Les avions de Louis Bechereau
Le Bourget 1985
Le Salon de la reprise
Le DC-8 Super 73 de Minerve
Perspectives du transport aérien intérieur
Un trafic record chez Alitalia
Sonovision : l'informatique pour petites compagnies
Swissair : tirer parti des coûts élevés

Numéro 899 du 01/07/1985

L'invasion américaine
Premier « Mirage 2000 » pour le Pérou
Satory X
« Caravelle »
Les avions de Louis Béchereau
Registre « F »
Le Bourget 1985
« Courrier Sud ». En vol avec les vainqueurs

Numéro 900 du 15/07/1985

Trois Airbus par jour
La FNAC flirte avec l'UFFAS
« Lancier » et « Super Etendard »
« Saliout » 7 de nouveau habitée
Les programmes interplanétaires soviétiques du futur
V-14 Halley c'est parti
51-G et Patrick Baudry : 109 %
Registre « F »
La Ferté-Alais 1985
« Caravelle »
Le Bourget 1985. Dernier bilan
Inde : Le Maharajah

Numéro 901 du 01/09/1985

Requiem pour un ACE
Tour de France aérien
Les six jours de Brienne
Championnats du monde à Rieti
Compétitions à Romorantin
Le Laser et la guerre des étoiles
« Caravelle »
Registre « F »
Belgique : la décroissance
La Belgique et l'Europe : une nouvelle entente
Plan de vol délicat pour la Sabena
L' « Orao » alias IAR-93
Lufthansa : succès sur toute la ligne

Numéro 902 du 15/09/1985

Le droit à l'équité
Oshkosh : 1 743 avions
Robinson R 22
Le « Mirage » 2000 et les autres
« Mirage » 5 en service à la Force aérienne belge
L'ALAT au Tchad
La guerre des matériaux
« Caravelle »
Registre « F »
Ambiguïtés chinoises
Saliout 7 : une réactivation difficile
Vega : une descente en enfer
Transport aérien
Prudemment la reprise
Sécurité aérienne
ATR 42 à la Réunion ?

Numéro 903 du 01/10/1985

Propfan or not propfan
Oshkosh
Lognes : une réussite exemplaire
L'ALAT aujourd'hui : un édifice en voie d'achèvement
HTTC : Les fondateurs se rebiffent
De la science et du spectacle
« Ice » : en plein dans la comète
Candidats astronautes, le rêve peut-il être étouffé ?
Ordre de destruction en vol
Les « Mirage » F1EC de l'Ala 14
« Caravelle »
Registre « F »
L'ATR 42 bon pour le service
Innovations techniques sur l'A310-300
Dossier aéroports
UCCEGA : recettes et dépenses
Interview de M. Jacques de Libouton président de l'UCCEGA
Tendances et perspectives

Numéro 904 du 15/10/1985

La guerre des GPS
L'échec d' « Ariane » V15 : la réaction d'un client
20 ans d'espace franco-soviétique
« Soyouz » T14, première relève chaude
Registre « F »
« Caravelle »
Gifas : la reprise à l'horizon
M. Marcel Dassault face à l'avenir
CFM 56 / V2500 : l'affrontement
ETS 1/44 « Solenzara »
Une journée particulière avec les « coucous » de la Ferté
A six semaines de son entrée en service : l'ATR 42

Numéro 905 du 01/11/1985

Premières assises de l'aviation légère
NBAA : En attendant la reprise
L'occasion prime le neuf
L'Aéronavale souffle ses 75 bougies
Le vol inaugural d' « Atlantis »
Le commerce d' « Ariane »
« Caravelle »
Le Richard Penhoët type 2
Registre « F »
Bede BD-10J un vrai petit F-15
Blackbird dans la grisaille
Marc Seguin
ONERA : 3 expériences en direct
JAT : entre l'Est et l'Ouest

Numéro 906 du 15/11/1985

Qui a peur d'UTA ?
Première assises de l'aviation légère
Les motoristes à la NBAA
Journées sciences et défense
« Hermès » pour l'indépendance de l'Europe
Le 36e congrès IAF
« Caravelle »
CAMS 52-60 : hydravions torpilleurs oubliés
Registre « F »
La fibre française
Moteurs : les challenges de 1985
Sièges moins inflammables
L'Airbus A320 prend forme
Le « Dragon »
Le choix libéral
L'IATA à nouveau inquiète

Numéro 907 du 01/12/1985

Composants : le salut dans la fuite technologique
Tourisme spatial
Registre « F »
« Caravelle »
Dixième anniversaire de l'OAI
Une révolution pour 1992 : le 7 J7
Hélice transsonique, un bon usage du conditionnel
Dossier fret
Une industrie majeure
Paris doit jouer des coudes avec Londres et Francfort
Si la Joconde pouvait parler
Le Boeing 747 F Cargo
UTA : souplesse et flexibilité
Brucargo : les ambitions belges
TTA : les aiguilleurs du fret

Numéro 908 du 15/12/1985

A la NBAA Collins abat de nouvelles cartes
La triste aventure du A-10
« Caravelle »
50 bougies pour le « Dakota »
Registre « F »
Industrie française : le bilan 1985
Espace : le défi français
Aviation légère : au milieu du gué
Equipements : remise en route vers le futur
Les vedettes 1985
Moteurs : un quadragénaire complexé
Qualités de vol des héritiers de l'A320
Le Saab SF-340
Quand l'histoire se répète
SARA et ses « Mirages »
OACI : « CTA/3 », une tribune mondiale

Numéro 909 du 01/01/1986

Divorce à l'anglaise
Afrique du Sud : la SAAF face au défi soviétique
2e journée nationale Science et Défense
Assemblage cosmique
Le programme astrophysique soviétique du futur
L'espace à la recherche des industries
Registre « F »
Les Loire de la 89.3
« Caravelle »
ATR 42 : première mise en service
Le « Rafale » avion mondial ?
L'hélicoptère de combat
Recherche tout azimuts à l'Onera
Atterrissage tous temps à Marseille-Marignane

Numéro 910 du 15/01/1986

Le premier vol du Fokker 50
Airbus Industrie, une proposition de stratégie à long terme
Boeing et McDonnell Douglas consacrent des efforts considérables à leur haut de gamme
Les missions de la navette spatiale américaine se succèdent à un rythme de plus en plus rapide
En URSS, Soyouz T13 a permis de mettre au point une nouvelle technique d'arrimage
A la Sorbonne, 40 ans de construction aéronautique civile en France
Les biréacteurs sur des étapes océaniques
La livraison du premier Airbus A310-300 à Swissair
Les ambitions nouvelles de Cathay Pacific
Les CF-104 des Forces armées canadiennes en Allemagne fédérale cèdent la place aux CF-18
Le point sur l'école de voltige de l'armée de l'Air
Equipements. La vie des sociétés, les produits nouveaux
Un dossier sur le « retrofit »
En 1935, en France, le Douglas DC-2 fut l'avion par lequel le scandale est arrivé !
« Caravelle » avait aussi des ambitions militaires : des projets étonnants

Numéro 911 du 01/02/1986

Le premier dessin d'un projet de « Super Concorde » de l'Aérospatiale : un concept de l'an 2000
Le dernier bilan de l'industrie aérospatiale américaine, qui a retrouvé un niveau d'activité record
Le point sur le trafic 1985 d'Aéroports de Paris
Un coup d'oeil à Réunion Air Service
Les charters français
La livraison du premier ATR 42 à Holland Aerolines
Pratiquer le VFR de nuit à bon compte
Un avion d'amateur américain, le « Cloud Dancer »
Droit et commerce spatiaux : les règles internationales qu'il faut encore inventer
Le pouls de l'industrie française des équipements
Comment les entreprises se sont-elles mises à l'heure de la conception et de la fabrication assistées par ordinateur ?
Comment ont-elles résisté à la crise ?
Le parlement français s'interroge sur la situation de notre pays dans le domaine des matériaux nouveaux
Le rapport Chaumat
Le développement de la Luft Hansa
« Caravelle »

Numéro 912 du 15/02/1986

De premières informations sur l'accident de « Challenger »
Des précisions sur les Airbus A330 et A340
Les résultats 1985 de Boeing
L'évolution du « Rafale » et de l'ACT
L'affaire Westland.
Le 767-300, dernier-né de la gamme Boeing
Le « Noratlas » civil chez Transvalair
Réflexion sur les problèmes de sûreté et de sécurité
Le dixième anniversaire de la mise en service de « Concorde »
Une coopération italo-brésilienne : l'AMX
Cet avion d'appui d'Aeritalia, Aeromacchi et Embraer est-il le successeur du A-4 ?
Asian Aerospace 86
Le Cap 230 de Mudry
Les statistiques 1985 de la GAMA
Le Heinkel He-176 était prometteur mais il fut sacrifié au profit du Me-263
« Caravelle »

Numéro 913 du 01/03/1986

Le premier vol du Boeing 767-300
La première photographie de la maquette en vraie grandeur du JAS 39 « Gripen »
L'épilogue de l'affaire Westland
Le développement de la chaîne des hôtels Méridien
L'annonce d'une liaison Chicago-Paris par American Airlines
Les résultats commerciaux et financiers d'Air Inter pour l'année 1985
La sonde « Voyager » 2 a permis de réunir des informations considérables sur Uranus
L'Amérique sous le choc après le drame de la navette « Challenger »
Un dernier hommage aux sept astronautes américains disparus
Les hélicoptères civils face à la déprime
Compte-rendu de la convention HAI, Helicopter Association International, à Anaheim, en Californie
ATSF, SCAR et « Orient Express » : 2002, Odyssée du Supersonique
Le point sur une étude de l'Aérospatiale qui préfigure un successeur de « Concorde »
Aux Mureaux, l'aéro-club des handicapés physiques : la passion et le courage
Le 8e championnat de vol à voile d'Afrique du Sud
Asian Aerospace à l'heure américaine
« Caravelle »

Numéro 914 du 15/03/1986

Le Dassault-Breguet « Rafale »
Le premier vol du « Tucano » dans la version à turbine Garrett de Shorts
Le Westland TT300
Les bilans 1985 de CFM International et de Dassault
Simuler n'est pas jouer : Aéroformation se met à l'heure de l'Airbus A320
Deux lignes aériennes à Rouen
Eastern sous contrôle de Texas Air
Le point sur CAL (Compagnie aérienne du Languedoc)
Ventes d'avions de ligne : la fin des « contrats du siècle »
Ariane V 16, « Spot » et « Viking » : lancement réussi
Spot Image a diffusé de premières images de grande qualité
Moteurs. Les couturiers sur mesure : une évolution intéressante décelée au récent salon HAI, en Californie
Un premier coup d'oeil au Porte avions « Richelieu »
Opération « Epervier » : les « Jaguar » sur Ouadi-Doum
La Revima, filiale d'UTA Industries, condamnée à vaincre pour survivre
Grâce au JAS 39 « Gripen », en Suède, la succession du « Viggen » est assurée
Robin tire le premier : le renouvellement des avions remorqueurs
Vers l'automatisation intégrée de production, au sein de la division avions de l'Aérospatiale
La Sfena aux Etats-Unis
Le salon Micad 86 à Paris : Airbus en playback entre consoles et souris
Le SPER face à Eureka
Une réplique volante de « Spitfire » au 7/10e
Une page d'histoire en Espagne

Numéro 915 du 01/04/1986

Le nouveau rapport des forces en présence sur le marché mondial des avions de ligne
Le F27-600 anti-incendie
« Orchidée » sur « Super Puma »
Une maquette d'Airbus A300-600C aux couleurs de la RATP
Un accord américano-nippon autour du 7J7
Defense 86 à Kuala Lumpur : l'Asie, un marché prometteur
Fret aérien, évolution ou révolution de l'an 2000
Reportage chez Air Mauritius, à La Réunion
Déréglementation : l'avènement du paradoxe
Singapore Airlines : vers un nouvel équilibre financier
Le Ptérodactyle du professeur Paul MacCready
Le renouveau des Avions Pierre Robin
Essai en vol de l'ATL
Airbus Industrie : le cercle de famille s'agrandit
Dans six ans, les A330 et A340 ?
Le British Aerospace « Hoto », avion spatial et lanceur économique
De l'évolution à la révolution, à travers les programmes Airbus
La comète de Halley
Sports aériens, rien de va plus en Belgique
Il y a 50 ans, le premier vol du « Spitfire »

Numéro 916 du 15/04/1986

Première présentation de l'hélicoptère « Ecureuil » dans sa version appui feu
Les nouvelles livraisons d'ATR 42
Soyouz T15 : la première occupation de « MIR », la nouvelle station orbitale soviétique
Optimisme chez Thomson-CSF : les simulateurs civils relèvent la tête
Féerie pour des ballons glacés : à La Clusaz
Les fusions de compagnies aériennes aux Etats-Unis : un rythme et une ampleur exceptionnels
Alitalia : les délices du succès
Bientôt, Expo 86 à Vancouver
Westland : l'espoir après la crise
Radars secondaires monopulse : Thomson-CSF et consorts au coude à coude
Le programme I.D.Mat ou la France à l'assaut des matériaux
Leonard Eaves récidive : la raie et le poisson-chat, « Sting Ray » et « Catfish »
A Lisbonne, le congrès annuel de la Fédération nationale aéronautique
L'assemblée générale de la FFVV
Visite à Christiane et Gérard Pic, animateurs d'Aéro-Pyrénées
Le biplace de voltige « Acroport »
Le Valiant Air Command : des pièces de musée. Mais elles volent !

Numéro 917 du 01/05/1986

Des photographies couleur exclusives du lanceur spatial soviétique « Proton »
Boeing prépare les années 90 avec un dynamisme renouvelé
Une opération séduction de New York à Paris, une enquête de « Que Choisir ? »
L'éclatante bonne santé de Swissair
L'ouverture par Air France de la première ligne sans escale Paris-Tokyo
HeavyLift, une compagnie aérienne britannique spécialiste des convois exceptionnels, utilise des « Belfast » et un CL-44
Le constructeur espagnol CASA joue résolument la carte de la coopération internationale
Aux Etats-Unis, Sun'N Fun
L'ingénieur français René Hirsch poursuit inlassablement ses travaux sur l'absorption des rafales et a étudié un projet de nouvel avion de formule canard
La Sécurité civile lutte contre le feu avec une flotte qui devra être renouvelée et renforcée
De certains à-côtés de la guerre d'Espagne
Une visite au Musée des Troupes d'Aviation suisse, à Dübendorf

Numéro 918 du 15/05/1986

Une année record pour la Snecma
Meteosat à domicile
Le budget du Cnes
Le PZL 130
La livraison à Air India de son premier Airbus A310~300
Les premiers cosmonautes soviétiques : 25e anniversaire du vol de Youri Gagarine
Satellites de télécommunications : Eutelsat a choisi l'Aérospatiale
M. Heinz Ruhnau, président du directoire de Lufthansa, propose un « front commun » européen face au protectionnisme des Etats-Unis
Le réseau intra-européen d'Air France : 110 500 km
Les avions de Marcel Dassault
Boeing prépare les années 90
Le satellite Spot : des équipements français en orbite
Opérations charme de la FFVV
Une étoile est née, le Beech « Starship » 1
Sun'n Fun : des constructeurs amateurs américains entrepreneurs
Duel sur la Meuse : la bataille aérienne de Verdun
L'actualité d'il y a 60 ans, telle qu'on pouvait la découvrir dans le journal hebdomadaire « Les Ailes »

Numéro 919 du 01/06/1986

Le « Rafale » B
Un nouveau contrat américain pour le CFM56
Le successeur du « Bandeirante »
Le ministre de la Défense nationale, M. André Giraud, se fait présenter l'armée de l'Air, à Nancy
Le missile ASMP opérationnel sur « Mirage » IVP
Le libéralisme à pas comptés : les premières déclarations de M. Jacques Douffiagues, ministre des Transports
Chicago-Paris en Boeing 767ER, avec American Airlines
Air Limousin peut-être de Châteauroux à Marseille en « Jetstream » 31
Propfan : la formule devient crédible
La 2e édition du salon espagnol Cosmo 86, à Gérone
Panorama de l'industrie aéronautique allemande à la veille du salon de Hanovre
Le 40e anniversaire de l'ONERA, Office National d'Etudes et de Recherches Aérospatiales
Première spatiale soviétique, le transfert entre stations orbitales
Des précisions sur les futures missions interplanétaires à l'étude en URSS
Marmande Aviation : extrusion, fromage
Le « Microjet »
La bataille aérienne de Verdun

Numéro 920 du 15/06/1986

L'échec du tir V18 du lanceur Ariane met en cause la fiabilité des moyens de propulsion
Le redressement commercial de l'Aérospatiale
Air et rail : concurrence ou complémentarité ?
Le financement des flottes d'avions de ligne pose des problèmes nouveaux et suscite la mise en place de méthodes novatrices
La profession de pilote de ligne est en pleine mutation. Le SNPL a publié un nouveau document à ce sujet
Air India poursuit la modernisation de sa flotte
« Hermès » en courte finale
Un nouvel hélicoptère armé polyvalent de l'Aérospatiale, le « Panther »
Matra, le n° 1 européen des missiles air-air
Le salon de Cannes
Activités des pilotes de montagne
L'année dernière, la Sfena a amorcé son redressement et a bénéficié d'une forte progression de ses prises de commandes
Le concours des avions légers de la Société du Duralumin en 1936

Numéro 921 du 01/07/1986

Approfondissement de la coopération entre la France et la Grèce
La stratégie d'avance technologique de la SEP
Boeing confirme que le 7J7 entrera en service en 1992
Tous les C-135F ravitailleurs en vol des Forces aériennes stratégiques seront bientôt remotorisés avec des CFM56
Les perspectives d'UTA
Le nouvel accord de droit aérien franco-américain
Le bilan 1985 de l'AEA
Reportage à Libreville : Air Gabon, compagnie africaine exemplaire
Entretien avec M. Michel Essonghe, ministre gabonais de l'Aviation civile
Le satellite Spot-1 est opérationnel : l'image et le business
Dix-sept pays ont participé à l'édition 1986 de l'ILA, le salon de l'aéronautique de Hanovre
Les simulateurs de Thomson-CSF : réinventer la réalité ou la bataille des visus synthétiques
Le CP 751B, premier remorqueur classé en CNRA
Le « Nimbus » 3D, planeur biplace de nouvelle génération
A Toussus-le-Noble, UP
Le concours d'avions légers de la Société du Duralumin, en 1936

Numéro 922 du 15/07/1986

Des précisions sur les contacts entre Airbus Industrie et McDonnell Douglas
L'intérêt de la Belgique pour le « Rafale » B
Embraer a connu le succès avec le « Bandeirante » et envisage son successeur en coopération avec l'Argentine
Transport aérien. Les grands sujets de préoccupation de 1986
L'actualité dominée par de nombreuses commandes d'avions de ligne
Les avions « invisibles » américains : les premières informations précises. Le F-19, l'ATB et les autres
Compte rendu du 12e SIFAG, le salon de l'aviation générale de Cannes
La crise va-t-elle se terminer ?
C'est une « première » : la PAF, patrouille acrobatique de l'armée de l'Air, a traversé l'Atlantique pour se produire aux Etats-Unis et au Canada
Le salon de l'aéronautique de Jakarta
Le point sur les programmes de Microturbo, une société toulousaine novatrice
Vol à voile. Les concours régionaux : une synthèse et les résultats
Sikorsky fonde de grands espoirs sur le concept du X-Wing, compromis entre l'avion et l'hélicoptère

Numéro 923 du 01/09/1986

Le rachat de Canadair par Bombardier
Un nouveau « Lynx »
Le congrès du COTAM
Le 25e anniversaire d'Air Afrique
Jakarta : un salon aéronautique au bout du monde
En prélude au salon de Farnborough
British Aerospace, Rolls-Royce, Westland, Pilatus Britten-Norman, Flight Refuelling, Optica Industries et Shorts
Dassault-Breguet « Rafale »
Royal Air Maroc est une compagnie exemplaire à plus d'un point de vue
Entretien avec M. Mohamed Mékouar, son président, qui est également président de l'IATA
Le point sur Air Littoral
L'industrie spatiale poursuit son virage vers des activités résolument commerciales
Le point sur les activités très diversifiées de Lucas Aerospace
Le Bloch MB 120

Numéro 924 du 15/09/1986

Les premiers essais en vol de l'UDF de General Electric
La sortie d'usine du X-Wing de Sikorsky
Le salon de Farnborough
Le point sur l'aviation commerciale britannique
British Airways, British Caledonian et les autres
L'intérêt d'Air Inter pour de très gros porteurs
La situation du constructeur hollandais Fokker, de l'avionneur belge Sabca
Difficile à prononcer : les Bundesgrenzschutz-Fliegergruppe
Le Cospar a tenu son assemblée générale à Toulouse
Le point sur les missions spatiales récentes, un coup d'oeil à l'avenir
Dassault-Breguet « Rafale »
Un commentaire sur le Tour de France aérien
Le point sur le « Gulfstream » IV
Les Ailes Anciennes, à Toulouse et à Nancy

Numéro 925 du 01/10/1986

La rupture des négociations entre Airbus Industrie et McDonnell Douglas
L'intérêt de la Belgique pour le « Rafale »
Les contacts franco-britanniques sur l'AWACS
Le renforcement des moyens aériens de lutte contre les incendies de la Sécurité civile : l'heure des décisions approche
Le point sur la compagnie espagnole Spantax et les espoirs d'Aerolineas Argentinas
Une analyse de l'étude de la CEE consacrée à l'industrie aérospatiale européenne
Le projet de budget 1987 de l'aviation civile
Farnborough 86
Espace. L'effort japonais se précise et gagne en ampleur et en dynamisme
Les activités de Rolls-Royce
British Aerospace ATP
Aéroélasticité
Péchiney maîtrise l'aluminium lithium

Numéro 926 du 15/10/1986

L'avenir du « Rafale »
Les A320 de Northwest Airlines
Les ambitions du « Jet Squalus »
Les activités de S2M
Gifas quelle stratégie pour l'avenir ?
Une interview de M Art E. Wegner, directeur général de Pratt & Whitney
La modernisation des moyens aériens de la Sécurité civile suscite de nombreuses propositions
Farnborough 86, le meilleur de tous les salons, affirment les organisateurs
Une étude du démonstrateur EAP, Experimental Aircraft Programme de British Aerospace, lequel préfigure l'EFA, European Fighter Aircraft
Les regroupements de compagnies aux Etats-Unis
Les ambitions du transporteur canadien Wardair
L'avenir est aux rayons X et gamma
Pour les pilotes IFR, la Ronde de Nuit
De la bonne utilisation des puces électroniques

Numéro 927 du 01/11/1986

Airbus, Ariane, Hermès
M. René Lapautre, président d'UTA
Air Inter à l'heure de l'A320
Un Reims Cessna F406 en Belgique
Air France : Go West ! La compagnie nationale à San Francisco
Le projet de budget 1987
Les vingt ans du « Mirage » III à Luxeuil
Boeing E-3A ou British Aerospace « Nimrod » ?
Les « Alpha Jet » allemands modernisés
Compte rendu de la convention NBAA
La station soviétique « Mir »
Alkan prépare l'avenir

Numéro 928 du 15/11/1986

Un nouveau biréacteur polonais
L'avenir de Turbomeca, une filiale de Snecma et General Electric ?
Scandale à Orly, « Caravelle » chez les ferrailleurs
Deux propositions « Hercules », des précisions budgétaires pour l'anti-feu
Avec le Cotam dans la Corne de l'Afrique
Compte rendu du Salon naval
Le 37e congrès international d'aéronautique
Compagnies à l'amende et l'assemblée de l'IATA à Montreux
TRT prépare l'avenir
Les moteurs de la coopération, le 2e compte rendu de la convention NBAA

Numéro 929 du 01/12/1986

Les Etats-Unis préparent l'ATF
La loi de programmation militaire. Les cinq prochaines années de la Défense française
La Belgique participera-t-elle au « Rafale » ?
Le Promavia « Jet Squalus » NGT 1300
Déréglementation : les dérapages de la liberté
Crash à Roissy, une simulation d'accident pour être prêt
Terre-Soleil, les projets internationaux
Lacroix : la qualité pour stratégie
L'intelligence artificielle, l'ordinateur gère les connaissances
Un biréacteur chez Swearingen
Un livre du PDG de SAS

Numéro 930 du 15/12/1986

Un département espace chez AMD-BA
Airbus Industrie sur vingt ans, perspectives de ventes : 2 168 avions
Dossier France : 1987, l'année de tous les espoirs
Equipements : stagnation
Avions légers : l'expectative
Espace : Ariane peut-être au printemps
L'ATR 72 volera dans vingt mois
M. Jacques Douffiagues visite la Snecma
Aéronavale : Mini Patmar, le Nord 262E fait le maximum
Moins d'Etat, plus d'Europe, un marché intérieur européen en 1992
Sovam : une gamme aéroportuaire unique
Honeywell absorbe Sperry Aerospace

Numéro 931 du 01/01/1987

La fin du HAC / PAH-2 ?
Il y a 50 ans, Mermoz
Les Boeing 757 de Royal Air Maroc
Airbus, Boeing, McDonnell Douglas, l'affrontement se durcit
L'ATM 42L proposé à l'armée de l'Air
Un colloque sur la sécurité aérienne
Technospace, à Bordeaux
Première présentation du Fokker 100
Moteurs civils, enjeux et perspectives
Initiatives nord-américaines, des moteurs de puissance moyenne
Les atterrisseurs d'Eram
Sicma Aero Seat
Cessna « Caravan » I
Rotorway « Exec », un hélicoptère léger inconnu en France
Les équipages du futur, compétences partagées ou mortelle ignorance ?
Avcomp et Datacomp, des calculateurs de poche pour les pilotes
Mermoz à l'ordre du jour

Numéro 932 du 15/01/1987

Nungesser et Coli sont-ils parvenus en Amérique ?
Le Premier ministre à Metz
Londres choisit l'AWACS, Paris se donne un ultime délai
Le CN-235 certifié FAA
Equipages long-courriers, un consensus à portée de main
Le McDonnell Douglas MD- 11 est lancé
« Voyager », le tour du monde en 9 jours
Coopération franco-soviétique, 20 ans déjà
L'Europe de l'indépendance, avec ou sans les Etats-Unis
L'information aéronautique informatisée, les premiers terminaux dans quelques mois
Le pari du « Citation »
Les structures composites en première ligne
Le « Jane's » nouveau est arrivé

Numéro 933 du 01/02/1987

La Suisse choisit le « Hawk »
Aérospatiale : bilan 1986
Une exposition très ciblée à Washington
Un entretien avec M Bénichou, président du Gifas
Pour mieux lutter contre les incendies de forêt
Un entretien avec M. Jean-Paul Proust
Cinquante A320 pour GPA
Michelin : des « Air X » sur F-15E, une entrée remarquable dans le domaine aéronautique
Paris confirme l'option AWACS
Des perspectives prometteuses, l'état de grâce
Aller toujours plus loin
L'électronique soutient les gestionnaires pointilleux
Un apport fondamental à la compétitivité des produits français
Aborder la petitesse avec un esprit très large
« Atlantique » ATL2
Répertoire des membres du Gifas
Le bilan 1986 d'Air France
Air Charter

Numéro 934 du 15/02/1987

Le Président de la République au plateau d'Albion
L'Europe sur le marché des long-courriers
L'aviation générale américaine moribonde, les statistiques 1986 de la Gama
Une visite amicale, l'USS John Fitzgerald Kennedy en France
Microgravité : une ouverture pour les industries
Sterela : une petite PME qui innove
HéliFrance : l'effet Paribas
IAI « Lavi » : une course contre la montre
« Rafale » et EAP : la croisée des chemins
Le contentieux Europe/États-Unis : Airbus Industrie réplique
Les avions du Dakar
Impératifs commerciaux et sécurité, la guerre froide
Aéroports de Paris, plus que le service public
Air Inter, l'année faste
Le printemps du troisième niveau ?
WSZ-PZL I-22 : un nouvel avion polonais
Le T-33 devient « Skyfo », deux avions neufs pour le prix d'un seul
Création de la LCTAR, fruit des accords Thomson-Matra
ESD « Dedale », un médecin électronique

Numéro 935 du 01/03/1987

La SEP : bons résultats malgré tout
Aérospatiale hélicoptères, les atouts français sur l'échiquier européen
Albion 86, perfide peut-être, victorieuse certainement
Des avions pour l'ALAT, des Reims Aviation F.406 sous l'uniforme
Boeing et McDonnell Douglas en 1986, tout va bien
Airbus A320, une volonté européenne affirmée
Radiall : des connecteurs « high tech », l'entreprise des frères Gattaz
« Soyouz-TM », le séjour le plus long
Aérospatiale Cannes, systèmes stratégiques et espace civil
Des pilotes de ligne compétents, le débat est ouvert
Le Saab SF-340 en France, Air Limousin, Brit Air, Europe Air
« Vive la concurrence », le cri du cœur de Nouvelles Frontières
« No foreign Repairs Please », une mesure protectionniste américaine
Dassault-Systèmes lance CATIA vers les PMI
Sagem à l'avant-garde, couplage inertie + GPS
Guerre d'Espagne et guerre des étoiles

Numéro 936 du 15/03/1987

Airbus Industrie : gros espoirs sur le « Superfan »
Embraer : le point sur le militaire
Ambiance optimiste à Toulouse, début des essais en vol de l'A320
L'A320 vitrine de technologies avancées
Reims Aviation, stabilité dans la tempête
Agusta en pleine maturité, partenaire ou concurrent ?
La FATAC au Nevada, participation française au Red Flag 87-2
Des AWACS pour l'armée de l'Air, quelles compensations ?
ATF et ATA, de grandes ambitions américaines
Système Sarsat-Cospar : les missions
L'espace aérien embouteillé, une nécessité : sensibiliser l'opinion
Aéroport de Nice-Côte d'Azur, une nouvelle aérogare au printemps
Air Inter en pleine progression, l'envolée des résultats
Lille-Lesquin en 1986, la croissance retrouvée
Siren : pilotage à vue
Superflexit : vers la reprise
MICAD : les PMI dans le collimateur
Des écrans couleurs à cristaux liquides
La maintenance, cela s'apprend

Numéro 937 du 01/04/1987

AWACS : les compensations françaises
M. Pasqua rend visite à la Sécurité civile
Les premières statistiques 1986 du Gifas, les industriels préoccupés et satisfaits
Les A330 et A340 lancés à la mi-avril ? Déjà 104 engagements et 9 clients
La Belgique et le « Rafale », un imbroglio révélateur
Eurocopter, le bout du tunnel
Le HAI 1987 à Dallas
Optimisme chez UTA, recettes en recul, bénéfice en hausse
Le déferlement des compagnies américaines, le risque de certains dérapages
Les pilotes parlent aux pilotes, la profession à la croisée des chemins
Anjou aéronautique, de l'avantage d'être petit
Brochier sur un créneau spécifique, de tissage de pointe
Des ailes pour l'Atlas, un centre de vol à voile au Maroc
Simulateurs Thomson-CSF
Une carrière : Roland Fraissinet

Numéro 938 du 15/04/1987

La Snecma : une année 1986 « contrastée »
Eurocopter : trois mois pour décider
Le « Thunderbolt » II va devenir l'OA-10
SECMAR au large de la Corse, un sauvetage exemplaire en Nord 262
Police de l'Air, le spleen de l'aviateur
Du côté de « Mir », espace longue portée
Airbus A320 : ce sacré « 150 places »
A320 : une véritable révolution technique
A320 : des choix difficiles de motorisation
A320 : avec l'informatique, l'homme reprend l'initiative
A320 : les équipementiers participant au programme
Aérazur : une société gonflée
Swissair victime du franc suisse, les aléas de la bonne santé monétaire
Le marché charter européen, un mouvement de restructuration
L'avion léger de l'an 2000
Des avions de ligne du type canard ?

Numéro 939 du 01/05/1987

Du « Rafale » à l'ACE-D : le GIE est lancé
Canadair CL-215T : une nouvelle configuration
T700 contre RTM322
MD-80, MD- 11 et les autres
Westland : l'abcès enfin percé
Abandon du NH-90 et commandes d'EH-101 et de « Lynx »
Sully Produits Spéciaux, la transparence pour objectif
Boeing, la France et ses AWACS
Exercice « Dicarex », manoeuvre Défense/Sécurité civile
La programmation militaire 1987-1991, 474 milliards de francs constants
ONERA : plongée dans le futur
Paris-Pékin-Paris : l'aventure des temps modernes, 17 avions à la conquête de la Chine
Les lucioles de Tignes
Du travail pour la FNA
Le Claudius Dornier « Seastar »
Transport régional français : le tournant décisif
Coups de charters : une brèche dans le monopole
American en double commande
La dérégulation excite les informaticiens
Le fond de l'air est frais

Numéro 940 du 15/05/1987

Satisfaction chez ESD
La premier Saab « Draken » autrichien
Airbus Industrie : une solide ambition
FAA : stand-by for foreign repairs
Annulation du programme Superfan par IAE
VACBI chez Aéroformation
Le groupe LTV remonte la pente
En montgolfière sur le toit de l'Europe
JAS 39 « Gripen », première présentation officielle
Demain, les hélicoptères de chasse ? Nouveaux concepts pour de nouvelles machines
Pour « MIR » : le module astrophysique « KVANT »
CNES : 25 ans pour l'Espace
Air Marrel : au service du fret
Le « Jet Squalus » a volé
Le temps des expériences
La préparation au marché unique européen
Lufthansa continue d'investir
La ruée vers l'or, la tentation de la diversification
Air Jet décolle, in troisième Fokker F27 mis en ligne
Thomson CSF/BEA, entité européenne, mesurer l'avionique en environnement réel
D'Icare à Mermoz

Numéro 941 du 01/06/1987

UTA à New York
« Ariane » V 19 en aout
ECE : l'électricien de bord, compétence et discrétion
Le Salon de tous les records, le Bourget 1987 : 1 465 exposants
Exclusif : les nouveautés soviétiques, Mi-34, Su-26M, An-74, le moteur D-90A
Tous les avions présentés au Salon, caractéristiques et performances
La France, l'Europe, le monde, le rapport des forces en présence
Cockpits nouveaux, le décor est planté
Quelle défense pour l'an 2000, la place de l'arme aérienne
La bataille aérienne des années 90, de nouveaux matériels en gestation
Avions, mode d'emploi, des transports à tous les prix
Le choc des idées, le poids de la concurrence
Le charme discret des moteurs français, un 50e anniversaire remarquable
Un secteur en crise, les années sombres
Retour aux classiques, les nouvelles frontières
Premières soviétiques, 30 ans après « Spoutnik »

Numéro 942 du 15/06/1987

« Stark » : « Mirage » F1 ou « Falcon » ? Le doute subsiste
La coopération latino-américaine en marche, le CBA-123 brésilo-argentin
Le Bourget 1987 : nouveautés tous azimuts
Le Sukhoi Su-26M de voltige
Les montgolfières prennent leur envol, une industrie légère qui prend du poids
Le décollage de la Sfena
L'Aérospatiale optimiste, « une stratégie de croissance »
L'Italie aéronautique : coopérer pour gagner
Une collaboration qui avance : l'AMX
Aeritalia : le géant se porte bien
Aermacchi : la voie de la coopération
Piaggio : une succession à réussir
Motoristes : un trio de choc
Agusta : redressement confirmé
Equipementiers : l'union fait la force
F-16 « Fighting Falcon » la saga texane continue
Le manifeste d'Ariane : trois lancements cette année
Elan Air : 400 camions, 4 avions
En Australie : Australian contre Ansett
Air France fourbit ses armes
L'Airbus A320 en temps réel
Les nouveaux « Observers »

Numéro 943 du 01/07/1987

« Rafale » contre « Agile Falcon », une confrontation exceptionnelle
Sochata Snecma investit une nouvelle usine dans les Yvelines
Nouveau départ pour la Sonaca, une restructuration financière
Aérospatiale Hélicoptères, le prix de la coopération
Un Cessna 172 sur la Place Rouge, un exploit plein d'enseignements
Premier compte rendu du Salon du Bourget, des perspectives meilleures
Au Salon, les matériels militaires, les avions de ligne, les programmes spatiaux, les moteurs
Erma, du rifici dans l'aéroportuaire
Une gare à Genève-Cointrin, le mariage de l'air et du rail

Numéro 944 du 15/07/1987

Nouvel espion de l'USAF : le Grob 500
Feux de forêts : trois nouveaux projets
Le Boeing 737 : 17 exemplaires par mois
Un entretien avec M. Jacques Savoyen, président du groupe Equipement du Gifas
Satory XI : l'année de tous les efforts
Le Bourget 1987 : second compte rendu
Panavia et Eurofighter, une coopération qui marche
Le lèche-vitrine de l'armée de l'Air, avions de transport et d'entraînement
Brève apparition d'un monstre au Bourget, le B-1 B est opérationnel
L'Espace de plus en plus, des ambitions pour tous
Thomson-CSF RDY, un nouveau radar pour avions de combat
Dornier vers un élargissement de la gamme, un nouveau commutateur va naître
Pilotes de montagne européens, remplacer les vieux avions
De la « bombinette » à la Force de dissuasion française

Numéro 945 du 01/09/1987

Gifas : le bilan 1986
Le bloc-notes de l'été
Le ministre de la Défense au CEL
Le Fokker 50 en service, première livraison à DLT
Les voilures tournantes de la Sécurité Civile, trente ans de secours et de sauvetage
Dossier Grande-Bretagne : l'ascension
British Aerospace
Shorts
Westland
Rolls-Royce
Pilatus Britten-Norman
Norman Aeroplane
Le Rolls-Royce RB211-700
Futura opérationnel chez Lufthansa, les simulateurs de rediffusion
Le rachat de B.CAL par British Airways
Clair-obscur britannique, des concurrents redoutables
Le premier « Aviocar » français, les initiatives de la SFAIR
Le PNT n'est pas d'accord

Numéro 946 du 15/09/1987

Australia bicentennial Air Show, un Salon aéronautique en Australie en 1988
L'abandon du « Lavi », la fin du rêve israélien
La France commande son quatrième AWACS
Bientôt opérationnel dans le Golfe ? Le « Defender » AEW
Livre blanc canadien sur la Défense, le premier depuis 1971
Les « Black Programs » du Pentagone, le secret au nom de la sécurité
Douze « Hercules » pour l'armée de l'Air
« Agile Falcon », contre ACE-D, un face à face impitoyable
Coopération soviéto-syrienne
Le douzième vol piloté d'Intercosmos
Les dessous d'Ariane : revue d'aptitude au lancement
Un succès détonnant : le BAe 146 décolle avec TNT
Petit mais indispensable : Guinault
La traction aéronautique : Tracma
Le simulateur Revecos « Astralège »
London City Airport : avenir ou gadget ?
Erreur d'époque ou de cible : un pilote parle
Air Limousin : une compagnie régionale exemplaire
Continental Airlines : un géant américain à Paris
Le rapport qualité/prix : l'avertissement du Congrès
« Tempête rouge »

Numéro 947 du 01/10/1987

Les 20 ans du C160 « Transall », de Pollux à Hercules
La division avions de l'Aérospatiale, croissance et compétitivité
Le second souffle des avions régionaux, revoir les prévisions à la hausse ?
Le lancement V19 d'Ariane, succès aux limites
Le département spatial français, le développement de la base de Kourou
Strategic Air Command, une situation devenue incertaine
Des avions dans l'ALAT, livraison de Reims Aviation « Caravan » II
British Aerospace « Hawk » 200, un faucon agile britannique
TAT, première compagnie régionale européenne, bientôt au second marché
Air Vendée, Nantes, Rouen, le Havre
Interrogations américaines, la nouvelle frontière
Angoulême-Paris, une nouvelle ligne d'Air Littoral / CAL

Numéro 948 du 15/10/1987

Gifas : la guerre économique
Airbus A320 : tout va bien
Embraer : CBA- 123 « Garrett » et « Tucano »
Police de l'air, rassemblement aérien au Touquet
« Moineau hardi », une « star », la DAM
L'ALAT aujourd'hui, mythes et réalités
Le combat air/air dans l'ALAT, une réalité
L'ALAT demain, un avenir incertain
Eurocopter HAP/HAC-PAH, l'objet de tous les désirs
La Sécurité civile, bilan et perspectives
Dunlop France : tradition et modernisme
SITEF : le Salon des techniques
BCal : décision en novembre
Minerve monte en ligne
L'avion à tout faire : le C-17A
NBAA : premières impressions
Un anniversaire : celui de Guynemer
Du « Tornado » au « Mirage »

Numéro 949 du 01/11/1987

Le GIE sort de l'artisanat, ATR 42/72 : un millier de commandes ?
MTU München : une ère de transition
Le CAEPE, maillon de la dissuasion
Thomson-Lucas : l'offensive américaine
Aviation d'affaires : NBAA, pour quelques dollars de plus
« Orlik » et « Turbo Orlik », de nouvelles ambitions polonaises
Le colloque Hermès au SITEF, comment bâtir demain aujourd'hui
Ouverture du STOLport de Londres
Le Dornier 328 : nouveau 30 places pour 1992
Premiers TB 20 pour l' IAAG, la Socata rentre à l'école

Numéro 950 du 15/11/1987

EH 101 : prudence ou improvisation
ATR 42 : la confiance demeure
Le Su-27 : l' « Arlésienne » soviétique
L'envol des faucons
Un groupe qui avance : Intertechnique
La montée en puissance de l'AMX, une coopération italo-brésilienne
Création du Centre Louis Blériot, recherche et développement
Mir, « Energie », Mars 2000, le 38e congrès international d'aéronautique
L'Espace, nouvel Eldorado, la Guyane département spatial
Lendepergt « Sibylle », un nouvel amphibie français
L'AIA de Bordeaux, de quoi sera fait demain ?
EAT/DHL : Convair 580 et « Metro », une association belgo-américaine
Les défis du changement, l'IATA confrontée à la mutation
NBAA : vieux moteur que jamais
Un outil négligé, Toussus-le-Noble
Le conflit irano-irakien : la référence

Numéro 951 du 01/12/1987

Le budget de la Défense 1989
Eurocopter : la décision est prise
La Sfm face à la tempête, le sang-froid est conservé
Le McDonnell Douglas F-18, seule solution pour la Marine française ?
Le groupe allemand MBB, une conjoncture difficile
L'option « Double Zéro », de nouvelles priorités
L'après « Lavi », Israël panse ses plaies
Le Bromon BR-2000 : un nouvel avion régional
L'heure des grandes mutations, les « petits pas » vers 1993
Big is difficult, les méga compagnies américaines
La bataille des ordinateurs, un nouveau défi technico-financier
Libéralisation aux antipodes, mutation dans la région Asie-Pacifique
UTA-Air France, pause et monologues
Scanneurs aéroportés : Matra monte au feu
L'Europe se donne une stratégie pour ses ambitions, malgré le non des Britanniques
Le Mooney M20L : Porsche frappe à nouveau

Numéro 952 du 15/12/1987

TEA-Teamco : hélicoptères et charters
L'ESA et la station spatiale
MacAvia BAe 748 : première présentation
Aérospatiale en fête
Livraison à l'Inde du 400e « Dauphin »
MDD F-18 : quelques problèmes
Milipol 87 : peu d'aéronefs
Le bout du tunnel en 1989 ? Après un zone de fortes turbulences
Interview de M. Jacques-André Larpent, les commentaires du président du Gifas
Moteurs : offensive sur plusieurs fronts, J.R. c'est l'autre
L'industrie de l'aviation générale prête à redécoller
Haut de gamme, les « Falcon » à la croisée des chemins
Un programme novateur, le Socata-Mooney TBM 700
De l'artisanat à l'industrie, une mutation en bonne voie de réussite
Centrair au Blanc, « Marianne » va bien
Une politique spatiale volontariste, la France leader pour l'Europe
Le succès d'Ariane V20, les ambitions d'Eurosatellite avec TV-SAT
Des avions soviétiques pour les années 90
Y a t il un pilote à bord ?
L'ATL 88 est arrivé chez Robin
Blois-Vendôme : 12e Escale Aérospatiale

Numéro 953 du 01/01/1988

Messier-Hispano-Bugatti reprend la Sopemea
10 000 heures de vol pour deux « Atlantic »
Un missile nucléaire franco-britannique ?
La Snecma en route vers le XXI^e siècle, inauguration d'une usine au Creusot
Canadair CL-215T, le prix du risque
British Aerospace SABA, Small Agile Battlefield Aircraft
Lockheed C-130H « Hercules », premières livraisons au Cotam
Promavia « Jet Squalus », bientôt le lancement d'une présérie
M. Serge Dassault, président d'AMD-BA
Un symposium des Communautés européennes, les gains acquis remis en cause ?
EH Industries EH101, premier vol du deuxième prototype, en Italie
Spot, service public. Le Cnes et Spot Image font le point
Biospoumik 87, des singes dans l'Espace
Décision pour Telecom 2, la prochaine génération
L'ATR 42 outre-Atlantique, les tourbillons de la déréglementation
EROPS, développement mesuré
L'assemblée générale de l'UCCEGA, gestionnaire d'aéroports
AFC, Automatic Fleurer Control, une innovation française

Numéro 954 du 15/01/1988

Un nouvel AWACS soviétique : le « Mainstay »
La Snecma dans le rouge
En Europe de l'Est : à la recherche d'avions
Tiers monde et développement : peu d'espoirs
L'année de toutes les indéisions, la voie européenne du « Rafale »
Motoristes en mutation, la prépondérance américaine
Petite mais indispensable, l'industrie des équipements d'assistance aéroportuaire
Air France et les équipementiers
STBA : une autorité de tutelle compétente
Proavia : une structure professionnelle à développer
Des « Dauphin » pour la Marine, espérés depuis treize ans
Un McDonnell Douglas F-18 sur le « Foch », une expérimentation à l'automne
Vers un « Challenger » allongé commuter
Le « Sibylle » à la conquête du monde
Minerve passe au gros porteur
Une école PNT chez TAT
Quelle concurrence d'ici à 1993 ?
Air Inter innove : Air Auto Express
Air Littoral et CAL ont fusionné
Coopération franco-soviétique : un premier bilan

Numéro 955 du 01/02/1988

La filialisation de FN Moteurs
Aérospatiale : optimisme raisonné
Hornet 2000 : un programme franco-américain, les grandes manoeuvres
Airbus Industrie : 1098 avions placés, l'Europe en marche
Eurocopter progresse, vers une européanisation accrue ?
Une interview de M. Jacques Savoyen, président du groupe Equipements du Gifas
La commande vocale de Crouzet
Viseurs pour hélicoptères : bien voir et vite
Sécurité des vols sur hélicoptères : « Roméo »
PME/PMI : le vivier des maître-d'oeuvres
Diversification et haute technologie : Thomson CSF/BEA
Sagem : Circe 2000 Paloma
Annuaire du Gifas et produits nouveaux
La pénurie au rendez-vous : s'adapter aux débouchés
Paris-Courchevel en « Dash 7 » avec TAT
Les « dessous » de l'armée de l'Air, qu'y a-t-il sous le ventre de nos avions ?
Air France toujours bénéficiaire
Aéroports de Paris : le défi de l'avenir
Soyons vigilants sur les « navets »

Numéro 956 du 15/02/1988

20 « Mirage » 2000 pour la Jordanie
Une partie de poker menteur, les avions de combat européens
Air Inter relève les défis, 14 millions de passagers en 1988
Une coopération qui monte, les infrarouges franco-allemands
L'Aérospatiale automatise le rivetage, 600 000 rivets sur A320
Thomson-CSF : « American connection »
Bye bye, « Blackbird » : une aventure s'achève
« Mascotte » au CIPN d'Air Inter, instruction assistée par ordinateur
Boeing, Boeing : 737-400 et 747-400
Pinon : recherche technique continue
Servair : la cuisine des nuages
Asian Aerospace 88 : Singapour, la confirmation
La SEP fait le point
Impatience dans l'azur : satellites de navigation
Mir : record de durée battu
Ailes silencieuses, une réglementation qui fait du bruit
Warbirds

Numéro 957 du 01/03/1988

Succès de l'ATR au Canada
Des 737-300 pour Aéromaritime
Sogerma et Fouga « Magister », la fin d'une longue histoire
Quel radar pour le « Rafale » ? Un radar à géométrie variable
La FATAC au coeur du débat, le général Lerche invité de l'AJPAAE
La Défense en question, l'axe Paris-Bonn
Asian Aerospace 88, à l'heure de la coopération
Helicopter Association International, en attendant la prochaine décennie
Une « Ariane » militaire ? Une proposition à l'OTAN
Ciel dégagé pour les compagnies régionales, une audace prudente
Air Total France, un marché en expansion
Air Charter, à la recherche d'un partenaire européen
Austrian Airlines, une partition harmonieuse
Balteau Contrôle Industriel, contrôle des bagages et du fret
GAMA 87 : une reprise sélective
Des chardons aux hôtes dans le souffle des hélices

Numéro 958 du 15/03/1988

Point Air : le point sur un gâchis
La construction du « Charles de Gaulle » démarre
ACE-D contre « Agile Falcon », un dialogue franco-belge prometteur
Coopérations autour du « Rafale » à la recherche de la meilleure solution
Budget américain de la Défense, un tournant crucial
Un Fokker 100 chez Swissair : le doute est levé
Airbus face aux Américains
Surprise au Gifas : 1987 est une année honorable
Asian Aerospace 88 : confrontation asiatique
Space Commerce 88, l'Espace pour quoi faire ?
Structures composites : première à l'Aérospatiale
Delage Aéro : la persévérance récompensée
HAI : des nouveautés malgré la crise
HAI-moteurs : Dieu que la crise est jolie
Adieu au Fokker 27 chez Air Inter
Grèves chez Air Inter : le sens de l'Histoire
Les propositions du SPAC : réforme des licences PL
Nouvelles Frontières : réussite confirmée
Lutter ou mourir : un ADAGE pour Guyancourt
Des chardons aux hôtes dans le souffle des hélices

Numéro 959 du 01/04/1988

2001 Boeing 737 vendus
Dassault livre les « Mirage » 2000 à la Grèce
Un entretien avec le général Capillon, le président de la Snecma fait le point
Airex 88 : exercice général de l'armée de l'Air
L'industrie belge en mutation, préoccupations nationales, ambitions européennes
Fokker cherche coopérant, le bout du tunnel ?
Daf Spécial Products : au-delà des compensations
F-16 et Benelux : le point du programme
Asco dans Airbus : une entrée en force, mais discrète
Watteeuw : l'aéronautique à petits pas
Ariane V21 : lancement réussi
Amadeus veut être numéro un
AETA : une stratégie de diversification
Dassault-Systèmes : partenariat avec IBM
Présentation officielle de l'AFC
L'Europe en mutation : associations ou fusions ?
Coopération à quatre : Sabena, Swissair, KLM, Luxair
L'Europe des régions : Air Provence International

Numéro 960 du 15/04/1988

Canadair CL-215T, une nouvelle configuration
Le « Mirage » 2000N à Luxeuil, prélude opérationnel
Airbus Industrie : le vrai départ, un bilan technique et commercial
Première livraison à Air France
L'A320 aux couleurs de British Airways
A300-600, A310, A320, A330, A340, « l'esprit de famille »
A320 : certification européenne, 1 680 heures de vol
Les technologies de l'avenir, pour préparer la suite
Un marché potentiel prometteur, une analyse des 20 ans à venir
FIDA, à Santiago du Chili, l'émergence d'un salon
« Rafale » D et « Hornet » 2000, coopération franco-américaine ?
Antilope 60, le pari d'Electronique Serge Dassault
L'armée de l'Air en 1988, quoi de neuf sous les cocardes ?
Hermès : les prémisses, l'avion spatial pour l'indépendance de l'Europe
Cryospace : un GIE pour Ariane 5
Production Systèmes montre la voie, gestion assistée par ordinateur
Un nouveau centre de recherche de l'Aérospatiale
Missiles anti-char de demain
Stena face à 1988, l'année décisive
Swissair et l'Europe, un bon cru 1987
En juin, le salon de Cannes, trente exposants, trois colloques

Numéro 961 du 01/05/1988

Contrat obtenu pour le « Rafale »
Le point sur les AWACS français
La navette spatiale soviétique et son lanceur
M. Douffiagues s'explique sur son bilan, un entretien avec le ministre des Transports
Exclusif : l'Agile Falcon dévoilé, une modernisation à peu de frais
Le onzième C-135FR de l'armée de l'Air arrive
Rencontre avec M. Raffaello Teti, président du groupe Agusta
Allemagne 88 : l'attente
Dernier : un coup de froid
EFA : projet ou réalité ?
MBB : problèmes sur Airbus avec le dollar
Panavia : 1000 « Tornado » vendus ?
MBB : du civil au militaire en hélicoptères
MTU : du RB199 à l'EJ200, un pari sur le civil
Un « plus » pour la dissuasion nucléaire française, « Astarté » en service opérationnel
De la difficulté d'exporter, Airtech Casa-IPTN CN-235
Aéromaritime et Nouvelles Frontières : cap au sud
Air Inter sur Paris-Avignon
Le SPAC hausse le ton
Les défis de l'A320 à l'Aérospatiale

Numéro 962 du 15/05/1988

Des « Mirage » 2000 pour la Jordanie
Snecma : une stratégie efficace
Premières impressions sur le salon de Hanovre, la RFA à l'heure de l'EFA
Présentation à Orly du Fokker 100
Air Vendée en mouvement
Macavia à Avignon, le point de départ d'une ambition
L'industrie allemande en mutation, techniques de pointe
Europe spatiale : vols habités, l'homme dans l'Espace
Air Mauritius : de Seattle à l'Ile Maurice, le vol le plus long : seize heures et demie
Euréka ! Voici Eurofar, un convertible pour l'Europe
Seca : cellules, moteurs, équipements, des travaux de haute technicité
Le Val de Matra sur Paris-Orly, passagers sans pilote
Les ECM de Thomson-CSF
ICMS 2000, le nec plus ultra de la guerre électronique

Numéro 963 du 01/06/1988

Le « contrat du siècle » d'ILFC
L'EFA « Eurofighter » est lancé
Jean Bilien, président du CFM International, cinquante-cinq CFM56 par mois
La souveraineté aéronautique en question, un débat essentiel
Sécurité aérienne : une initiative française, création de l'IFSA
ILA 88 : le salon de Hanovre
Feu vert pour l' « Aster », une chance pour l'Europe
Le missile AC3G, coopération à huit ?
L'Espace en marche, l'Europe du présent au futur
Ariane V23 : succès confirmé, pour la 4e fois consécutive
Alcatel, les multiples métiers de l'Espace
Aviation sans frontière, un avion pour la vie
UTA nouvelle manière, de grandes ambitions
Bodenseewerk, attendre la nouvelle génération
Systèmes de réservation informatisés, la neutralité en question
Le SPER à l'aube de 1993, recentrage et coopération

Numéro 964 du 15/06/1988

2 300 « Mistral » commandés
Djibouti : d'un « Mirage » à l'autre
« Rafale » en Belgique, une décision dans les semaines à venir ?
La guerre des trains, MHB-Mesnasco contre Dowty-CPC
Boeing, la France, l'Europe, l'année de tous les records
L'Aéronautique navale en 1988
Un entretien avec le « pacha » de l'Aéronavale
De l' « Atlantic » à l' « Atlantique »
Dix mois dans le golfe d'Oman : l'aviation embarquée
La formation des navigants de l'Aéronautique navale
La Marine à Cuers : une BAN pas comme les autres
Moteurs : les affaires reprennent, progrès tous azimuts
A l'horizon du futur, hommes de l'Espace et robots
« Code Sharing » : partages et échanges
Cargolux très courtisée : tout cargo à Luxembourg
Aéroport de Geneve-Cointrin : objectif fret
Salon de la machine-outil 88, attention, la France s'équipe
Aviall France, le savoir-faire américain sur le marché français
Le tour du monde de « Voyager »

Numéro 965 du 01/07/1988

Un moteur Rolls-Royce pour Airbus
La 1 000e nacelle de Rohr Industries
Le millièmè Dassault-Breguet « Falcon », vingt-cinq ans après le premier « Mystère » 20
L'hélicoptère NH-90 décolle
Recherche et développement militaires, projets et dures réalités
Ariane 4 qualifiée, un lancement V22 sans faute
La nouvelle génération de lanceurs européens
Le Canada aérospatial, à la croisée des chemins
Canadair, l'effet Bombardier
Un entretien avec Daniel Johnson, le point de vue du ministre de l'industrie
Virtual Prototype, transferts technologiques vers la France
CAE Electronique, une croissance fondée sur la technologie
Continental Airlines à Newark, un nouveau terminal exemplaire
TWA partenaire de Sabena ? Après le retrait d'American Airlines
Air France : 380 PNT en trois ans, une véritable gageure

Numéro 966 du 15/07/1988

Aérospatiale : contrat brésilien signé
ATR 42 : nouvelles commandes
Saab : quelques incertitudes
ERCA à Toulouse : une entreprise « câblée »
Queutelot, entreprise exemplaire
Hispano-Suiza joue la coopération
Héli-Union France : 25 ans de montagne en hélicoptère
J.P. Chevenement à Toul, première visite à l'armée de l'Air
Ecole de Rochefort, l'armée de l'Air forme ses pilotes de demain
Bientôt l'ATR 72, premier vol dans trois mois
Un salon à développer : le 13e SIFAG de Cannes
A travers les stands du salon : Socata, Robin et les autres
Des bombardiers d'eau à Cannes
La sécurité de l'aviation générale : un colloque utile
TBM 700, monomoteur de voyage
De Havilland Canada : un avenir et une priorité
Pratt & Whitney Canada : des options pour l'avenir
Conair monte au feu
Opportunités industrielles au Québec
Héroux, spécialiste des atterrisseurs
Tecrad : contrôler les rivets
Bendix Avelex et Canadian Marconi : coopérer
Innotech Aviation : des activités très diversifiées
Outils coupants international : la qualité
Tech-Rep Electronique et Air LB
Corse Air-Nouvelles Frontières : charters réguliers
Minerve s'adapte au marché
TAT face au marché unique : l'Europe des régions
L'Europe à petits pas : Air Inter aux Baléares
Air LB a 30 ans : une présence indispensable

Numéro 967 du 01/09/1988

« Glasnost » à Farnborough : le MiG 29 dévoilé
L'A320 allongé bientôt lancé ?
Dassault peut mieux faire
Vraies fausses vacances
PNT, vous avez dit PNT ?
Du B-17 au F27 : l'IGN a du nez
« Rafale » : deuxième anniversaire
« Blackjack » pour Carlucci
Grande-Bretagne : on touche à l'extase
EFA sans l'Espagne ? Pas de problème
Al Yamamah : jamais deux sans trois ?
Rolls-Royce : un horizon sans nuage
Vers un ADAC/V supersonique ?
British Aerospace : un ogre naît dans la douleur
Shorts privatisable
Des espoirs pour Westland : la fièvre retombe
EH Industries en pointe : un pari qui progresse
Coopération franco-britannique : un seul radar pour l'ACT/EFA ?
Proton en direct : « Phobos », sonde martienne
La mission « Chipka » : 2e vol soviéto-bulgare
L'occasion fait le larron
Etape intermédiaire : préparer le marché unique
Thomson-BEA : des activités de référence
Un entretien avec M. Martin, directeur de BEA
BEA : une « rafale » de défis pour le « Rafale »
Thomson Simulateurs : simuler sans dépayser
Thom EMI s'offre Europhane : éclairage et balisage de pistes
Synthétiseur vocal Vox 2010 : sécurité et formation
GAMA 88 : état stationnaire

Numéro 968 du 15/09/1988

Un secrétariat d'Etat à l'aviation ?
Rostilav A. Belyakov affirme : le MiG-35 n'existe pas
Faut-il supprimer les meetings aériens
Un entretien avec Robert Roux du Gifas
L'accident de Mulhouse, l'A320 hors de cause
Général Dynamics : préparer l'avenir
Boeing et McDonnell Douglas : tout va bien
Farnborough 88 : Big Business
Farnborough 88 : l'EFA met la PC
Farnborough 88 : petits potins locaux
Farnborough 88 : le BAe 146 s'éclate avec TNT et STA
Northrop B-2/ATB : des coûts incroyablement furtifs
« Mirage » 2000 RDI opérationnels à Orange
Aéro Maroc Industrie : des projets à Casablanca
Cent ATR 42 en service, bientôt l'ATR 72 puis 92
Sortie dans l'Espace, ERA expérience franco-soviétique
Les dernières « news » de Farnborough
A Bruxelles-National, Brucargo Sia, Saudia, etc.
Concurrence intra-communautaire, bonnes et mauvaises ententes
Air Inter : un second métier, le fret
Un ballon pas comme les autres

Numéro 969 du 01/10/1988

Le RTM 322 choisi pour l'EH 101
Airbus A320 : premier bilan
Le 20e anniversaire du Boeing 747
Une commande de Grumman A-6E, la priorité de Grumman : durer
Eurocopter : on respire ! Le financement du programme est assuré
Gestion participative, une première chez Dassault-Breguet
De la mécanique à la propulsion, l'état des lieux à la Snecma
« Rafale » ou « Agile Falcon » ? Bruxelles tergiverse
Farnborough 1988, un salon de haute conjoncture
Un inventaire des points forts du salon, « Petre », « Triton », « Tucano » et les autres
British Aerospace BAe 146STA, de l'aviation régionale au transport militaire
Panavia « Tornado » ECR, premières livraisons en 1989
Attendre avec sérénité, glane au salon
Colloque « Lambdamu », fiabilité et maintenabilité
Ariane V 25, des passagers américains
Vers la libéralisation, concurrence réglementée en Europe
Euroberlin~France, une initiative symbole
Air Transat à Paris

Numéro 970 du 15/10/1988

Belgique : rien n'est encore joué pour le « Rafale »
France : dernières « infos » sur le « Rafale »
Les états d'âme du SNPL
Réflexions sur les évolutions du transport aérien
La Belgique réfléchit et cherche
« Rafale » : le programme doit être mené à bien
Les Etats-Unis sont de retour : Discovery, enfin
La navette spatiale soviétique
Avions de transport régionaux : l'embellie
Après Farnborough : le MiG-29 à la loupe
Un scoop : le Bo 108, nouvel hélicoptère chez MBB
Eurocopter : premiers contrats, tout va bien
Les ambitions d'Air Liberté, la plus jeune des compagnies françaises
Courrier express : tapage nocturne à Bruxelles
Le silence est d'or
Commerce à l'Est : Interflug, Tarom, Malev
Dataware : simplifier la gestion documentaire
30e anniversaire du service d'Aéronomie
Dix « Caravan » II supplémentaires aux Pays-Bas
La guerre aérienne au Sud Vietnam

Numéro 971 du 01/11/1988

L'A330 sera plus long
D'autres « Super Guppy »
Dallas : premier compte rendu de la NBAA
Coopération Canadair-Aérospatiale, l'accord A330/340 est scellé
Le ministre de la Défense à Mailly, la 4e division aéromobile en action
Bruxelles : le dossier « Rafale » / ACE, le charme discret des incertitudes belges
Un « Ecureuil » naval, une gamme complète pour l'Aérospatiale
Sécurité civile : les moyens aériens
Dix ans de déréglementation, vers un assouplissement réglementaire mondial
TEA s'équipe en 737-300, les ambitions renouvelées de la compagnie belge
Air Inter : bonjour l'Europe ! Quatre lignes internationales dès 1989
Le développement de l'aéroport de Lyon-Satolas, sept millions de passagers en 1992
Bâle-Mulhouse : l'EuroAirport, une plaque tournante européenne pour le fret
TBM 700 : les essais en vol, « les premières impressions sont bonnes »
Chamchad : des émotions, la mission soviéto-afghane
Un congrès en Inde, Energia et la navette américaine
Une alliance Aérospatiale/AMD-BA, les matériaux composites progressent

Numéro 972 du 15/11/1988

Espagne : non au « Rafale », oui mais, à l'EFA
EAV-8B « Harrier » II opérationnels en Espagne
Moteurs civils : ou aller ?
Bruxelles National face à son futur
IATA : les beaux jours sont revenus
La baleine tueuse : « Atlantique » 2 n°1 de série
Le message aux lecteurs de M.A.S. Systsov, le ministre de l'Industrie aéronautique soviétique
Le Toupolev Tu-334 : deux avions en un, un nouveau programme pour l'Aeroflot
L'Ilyouchine Il-96-300 : nouveau long-courrier, premier vol réalisé le 30 septembre
Zaporoujé : tout sur les moteurs Lotarev, même sur le THR soviétique
Les turbomachines de petite et moyenne puissance
NBAA 88 : des matériels et des statistiques, l'aviation d'affaires base d'une reprise
Salon naval : les points forts
ICAA : de nouveaux défis pour les aéroports
Nissan débarque en Europe

Numéro 973 du 01/12/1988

1er vol du MBB Bo 108
F-117A moins discret
1er vol de l'ATR 72 : une tête d'avance pour le GIE
Airbus / McDonnell Douglas : la rupture
La navette soviétique a volé : Bourane revient sur Terre
Maule France se développe
ATR 42, zone de turbulence
TAT commande 30 ATR 72 : la succession du FH-227
A nouveau le dirigeable, porte-avions volant
Aérospatiale Hélicoptères : une stratégie pour l'avenir
Kiev : visite chez Antonov, précisions sur les An-32/An-72/An-74/An-124
Le biréacteur moyen-courrier Toupolev Tu-204, 1er vol avant fin 1988
Le TsIAM ouvre pour la première fois ses portes, l'Institut central des moteurs d'avions
Assemblée générale annuelle de l'IATA, un vent d'optimisme
UTA va bien, merci ! Réponse à « d'étranges coïncidences »
La déclaration de Yamassoukra, l'Afrique mal partie ?
Le contrôle aérien en Europe, du renoncement à l'extension
Air Canada : privatisation et expansion
Air Exel : priorité aux régions, une nouvelle compagnie franco-européenne
Nationair mise sur l'Europe, un nouveau venu canadien aux dents longues
American Airlines à Bruxelles
Bangalore : 39e congrès international d'aéronautique, des projets jusqu'en 2003
Les équipements à la NBAA

Numéro 974 du 15/12/1988

Coopération spatiale franco-soviétique
La Socata propose l' « oméga »
Un trio de choc pour Airbus
EJ200 : Rolls-Royce aide l'Espagne
Industrie aéronautique européenne : les manoeuvres
Stratégie à long terme avec le de Havilland « Dash » 8
Opération « Vipère » : le « baron noir » et les autres
France 1988 : la reprise lentement
Air France, Air Inter et UTA : statu quo, la vraie-fausse mutation des transports aériens
Un entretien avec S.V. Mikheyev, de l'OKB Kamov, de la « motocyclette volante » à l' « Hormone »
Le TsIAM, l'Institut central des moteurs d'avions
Le TsAGI : une longue histoire, l'Institut central d'aéro-hydrodynamique
Aragatz : le lancement politique, une mission riche en enseignements techniques
Redu : un village à l'heure spatiale
Air Afrique : retour à la case départ ?
Première en Belgique : un 737-300 chez Air Belgium
Air Europe : un nom prédestiné, une flotte de 70 avions des 1992
S2M : nouveau souffle pour les paliers magnétiques
« Laser » 300 d'OMAC : un « canard » de plus

Numéro 975 du 01/01/1989

Panavia : 750 « Tomado » livrés

Saab 2000 : un nouveau commuter pour 1993

Agusta vainqueur en Belgique, des A109 pour la succession des « Alouette » II

Des « Ecureuil » pour la Belgique ? L'Aérospatiale persiste et signe

L'Espagne et l'EFA : derniers détails

Des « Super Puma » pour l'ALAT, 30 AS332 au secours de la Division Aéromobile

Un entretien avec Marcel Bénichou, les commentaires de la DGA sur l'industrie française

Premier vol du Saab JAS39 « Gripen », le prix d'une ambition

Michel Rocard sur « Mirage » 2000

« Opération Arménie » : mission humanitaire pour le CoTAM

Le Northrop B-2 : la fin d'une époque ?

Technospace 88 : l'Europe spatiale à Bordeaux

Technospace 88 : à travers les stands

Technospace 88 : un avion spatial de 400 tonnes pour Dassault

Technospace 88 : l'Espace militaire européen en marche

« Bourane » à la loupe, après un premier vol automatique

CTA à l'heure du MD-87

Dan Air : l'Europe, la France

Paris-Tel Aviv : 40 ans de présence en Israël

Air Europe et American Airlines visent sur Bruxelles

Création de « Formule J+ », une messagerie accélérée

Air Exel au service des Pyrénées

1988 : une bonne année pour Thomson-DSI

Piper « Cadet » en France

Numéro 976 du 15/01/1989

An 225 : premier vol

Vol Pan Am 103 : explosion en vol

Etat des compensations F-16 en Europe

« Agile Falcon » en Europe, lentement mais sûrement

« Compétitive Stratégies », la formule de l'An 2000 ?

Sous la loupe du Sénat, le budget de l'Aviation civile

Turbomeca au top niveau, turbomachines de petites et moyennes puissances

« Syracuse » : une centaine de stations, radiocommunications pour les trois Armes

« Crotale » naval modulaire, un démonstrateur Thomson-CSF

Le créneau des 180/200 places, précisions relatives sur un créneau en développement

Les projets d'Air Europe

Luxair modernise sa flotte

1988 : une bonne année

« Avanti » vers le dégel

Pilotez un F-117A dans votre salon

Mission « Aragatz » : le retour triomphant

« Bourane » : les installations de Baïkonour

Numéro 977 du 01/02/1989

La Belgique et le « Rafale »
Premier « Epsilon » pour le Portugal
L'Aérospatiale en 1988, une croissance sensible au dollar
Les ventes d'avions de ligne, l'année de tous les records
La Sabena dans les turbulences, problèmes tous azimuts
Identification et vérification, une proposition de l'UEO
La convention HAI de la Nouvelle Orléans, les hélicoptères de demain
Les avions du Dakar, assistance aérienne vraie grandeur
Le SNEH, syndicat d'exploitants, la défense des pros de l'hélicoptère
Antonov An-225, une nouveauté soviétique
Michel Delebarre fait le point, le ministre des Transports est confiant
Un marché pour le 747 Combi, Boeing réagit
Aéroports de Paris fourbit ses armes, une stratégie ambitieuse
EROPS : des progrès certains, les biréacteurs long-courriers
Propergol solide à Kourou, coopération SNPE et SMA-BDP
Le bilan de l'année 1988, tableaux récapitulatifs
Recherche et développement, les initiatives européennes

Numéro 978 du 15/02/1989

Le prototype du « Gripen » accidenté
Un nouveau 40 places : le L 610
Framatome rachète Souriau
La SEP plus que jamais européenne, à la recherche de nouvelles coopérations
Saab : l'esprit de famille, des 30 aux 50 places
ATR 42, 72 et 92, Paris, Rome et Madrid
D'autres nouveautés à la HAI, S-76, A.109, Panther 800
Libreville : un salon pour l'Afrique, des marchés potentiels difficiles
L'ALAT en devenir, les commentaires de ses Chefs
L'arme nucléaire et ses vecteurs, un colloque en forme de bilan
Innovation et Défense, canaliser les idées novatrices
Education-Défense, signature d'un nouveau protocole
TEA France va décoller, après deux ans et demi de démarches
Avions âgés, avions utiles, saturation industrielle
Etats Généraux européens, une initiative de Nouvelles Frontières
« Atlas » : un anniversaire, Air France et Lufthansa soufflent les bougies
Air Inter attend l'Europe, « Une bonne année, malgré tout »
Arianespace fait le point, la dimension industrielle
Vols paraboliques, une première en Europe
36-16 ACT, l'aviation générale sur Minitel

Numéro 979 du 01/03/1989

Airbus n'est pas français
Un accord Dassault-Peugeot
CN-235 : les premières cocardes
Exclusif : ATR chez les Belges
L' « Agile Falcon » face à la belgitude
Le F-16 nouveau est arrivé : Darwin chez GD
La Belgique resserre ses liens avec la France
Du JT9D au PW 4000 : gros moteurs civils
EAI : réussite à la brésilienne
MD-11 : McDonnell Douglas redresse la tête
Fokker : un nouveau départ
F-117A et B-2B : avions furtifs américains
FS-X japonais : la non coopération ?
ALAT : demain c'est déjà aujourd'hui à Valence
ALAT : l'heure du leurrage est arrivée
ALAT : enfin des JVN fiables pour le vol de nuit
Air France occupe le terrain
Moyen-Orient : le syndrome 1993 ?
Air Exel ouvre ses ailes
Des avions, des avions !
Petits pas africains à Yamassoukro
Compagnies aériennes à vendre
Deuxième SIAM à Toulouse
Frédéric d'Allest quitte le CNES
50 « Ariane » 4 commandées : une dimension industrielle
Transair France : cap sur la Chine
Air Toulouse : une activité diversifiée
HAI 89 : les ultimes statistiques

Numéro 980 du 15/03/1989

Le Snecma M88 tourne au banc
Economies à la Défense nationale belge
Reims Aviation chez CFCI
« Concorde » : vingt ans déjà ! Vers un SST mondial ?
Le vieillissement du parc aérien mondial, le commentaire de Boeing
Turbomeca : une stratégie volontariste, une nouvelle gamme « Arriel »
Le « Rafale » restera-t-il franco-français ? La belgitude frappe à nouveau
Les industriels dopés par les programmes civils, un entretien avec Jacques Savoyen
Un enjeu pour Crouzet, l'hélicoptère franco-allemand
Sopelem : de nouvelles ambitions, retour à la stabilité
Aérazur renforce sa position, d'Airbus à Hermès
Thomson à l'assaut du marché américain, contrôle du trafic aérien
Le retour en force de Michelin, le « Rafale » et peut-être l'EFA
La rénovation : du neuf à moitié prix, l'autre solution pour les équipementiers
Brochier : structures textiles hautes performances, l'expérience d'un croiseur de fils lyonnais
Carbone Industrie au top niveau, une réussite avec et sans freins
La solution Sfena confirmée, premières livraisons d'IFS 86
Aérospatiale : systèmes et avionique, être ou ne pas être équipementier
GPS : les Français sur les rangs, LMT, TNT, Crouzet, Sagem
Les équipementiers membres du Gifas
TAT modernise sa flotte, douze Fokker 100 commandés

Numéro 981 du 01/04/1989

Aéronautique navale 1988
Accident du « Gripen » : la faute au logiciel CDVE
Fokker 100 : l'envolée
V-22 « Osprey » : premier vol
L'industrie aérospatiale française en 1988, une année positive, de grandes distorsions
« Peace Onyx » pour la Turquie, une industrie aéronautique naît
« Savasan Sahin » chez TAI, des F-16 en Turquie
TEI met les gaz à fond, des F100 assemblés en Turquie
Nouvelles normes anti-bruit, réponses industrielles
Héli-Gabon : les ailes de la sismique
Le commuter Let L 610, un trouble fête qui vient de l'Est
Poux une brassée de dollars, le vieillissement des avions
Propulsions nouvelles, le réacteur cryotechnique est-il pour demain ?
Prix Science et Défense 89
Sfena 1988 : forte croissance et optimisme
Brit Air : un cinquième Saab 340
UCCEGA 1988 : 70 millions de passagers
Kangourou contre Kiwi
Un séminaire en Israël sur la lutte anti-terroriste
Air Exel en Belgique : l'installation
Air Portugal : l'indépendance
Accord Swissair / Delta
Rassemblement d'avions Gardan

Numéro 982 du 15/04/1989

Prévisions à la hausse
Nouveaux « Tucano » égyptiens
Canadair lance le « Regional Jet »
Le prochain vol de la navette « Bourane »
Modernisation des F-16 belges
Sabca participera aux A330/340
Le Snecma M88 brûle les étapes, en vol sur « Rafale » A dans dix mois
L'industrie britannique en 1988, un cru satisfaisant
A l'horizon 1993, le Saab 2000
Le succès du Fokker 100, un vent d'optimisme
Beech 1900D, en bas de gamme, une nouvelle proposition
50 ATR et 38 « Dash 8 », une commande monstre de GPA Jetprop
Le « Harrier » en Italie, des ailes pour la Marine
Le Giat dans l'aéronautique, une diversification réussie
La modernisation du « Super Etendard », en attendant l'ACM, le SEM
Le V-22 a enfin volé, une « première historique »
Framatome : la politique des « niches », grandes manoeuvres
Alitalia, compagnie intérieure européenne, s non e vero, e ben trovato
Saturé ou mal géré ? Problèmes dans le ciel européen
Swissair joue la carte américaine, préparer l'échéance de 1993
Vols paraboliques, démonstration à zéro g

Numéro 983 du 01/05/1989

Dassault progresse

Un nouveau chef d'état-major pour l'armée de l'Air

308 avions supplémentaires pour GPA

Le « Tyne » à l'honneur à la Sochata Snecma, 10 000 moteurs révisés à Châtellerault

L'industrie française face au budget de la Défense, une interview de Jacques Larpent, président du Gifas

Il y a 35 ans : « Kostia » Rozanoff

Du punch pour le transport aérien

La religion de l'Etat, Daniel Tenenbaum, directeur général de la DGAC

L'USAF et la A-16, un débat peut en cacher un autre

Un ATR 42 pour l'Aselna, contrôle de VOR et ILS

Le V-22 « Osprey » se civilise, du militaire au civil

Flight Refuelling : l'Agresseur, la croissance pour credo

Rationalisation tous azimuts, l'heure du MD-11

Aérospatiale avions, les outils du défi

« Régional Jet » chez Canadair, un choix et des enjeux

Canadair CL-215T : en piste pour le premier vol, des performances accrues

Dornier 328 prend son envol, un programme et deux coopérants

Production et gestion

Cathay Pacific : croissance à tous les niveaux

Euralair : une politique d'alliances

Minerve à la hausse : nouveaux avions, nouvelles lignes

Thomson-CSF en Autriche, des radars français à Salzbourg

Les vols non-fumeurs d'Air France, une expérience à suivre

Sogitec et McDonnell Douglas Helicopter

Numéro 984 du 15/05/1989

ATSF3 et AGV : des projets de supersoniques

L'IAE V2500 sur Airbus

McDonnell Douglas : tenir les délais

Une SARL pour l'hélicoptère NH-90

Motoristes : le retour à l'équilibre

1988, un excellent millésime

Mme Sonia Meton, PDG de Turbomeca, de nouvelles structures sont mises en place

L'US Navy face à la crise, défendre le projet Grumman « Tomcat » 21

Boeing monte en cadence, grandeur et servitudes d'un géant

Airbus Industrie a bien rempli son contrat, le GIE va avoir vingt ans

A330/A340 : le programme se met en place, le compte à rebours a commencé

Bientôt l'A320 allongé, 186 passagers sur 4 450 km

La réactualisation de la loi de programmation, J.M. Boucheron, président de la Commission de la Défense Nationale

La Marine face à l'avenir, un « Alpha Jet » navalisé ?

Un programme ambitieux, le LHX, le futur hélicoptère de l'US Army

Navigation aérienne par satellite, un accord américano~soviétique

Vers un cabotage régional ? L'avenir des « 5e libertés »

L'Europe spatiale a 25 ans, du bon usage de la coopération

Numéro 985 du 01/06/1989

Défi irakien, espoirs turcs
En ouverture du Bourget
Un entretien avec Jean Garat, directeur général du salon
Le guide du visiteur
Les nouveautés du Salon : les Soviétiques sont là
Coopération européenne : le sens de l'Histoire
Programmation militaire 1987/91 : quel arbitrage ?
L'armée de l'Air française : une force en transition
Aéronautique navale 89 : un outil menacé ?
ALAT 1989 : la montée en puissance pour demain
L'avion de combat sert-il encore à quelque chose ?
L'heure de tous les débats
Equipages et machines : la fin des certitudes
Les enquêtes après accident
D'Ariane à Hermès : l'Europe n°3 mondial
Un bilan soviétique riche et prometteur
La recherche aéronautique en Europe
Légère reprise avec météo incertaine
Tous les avions et hélicoptères du salon en chiffres
Les équipementiers français en 1989
A chacun sa révolution : la PAF passe dos
Marignane prépare l'an 2000 : « Dauphin » X 380 et CDVE
La Chine regarde vers l'Ouest : XAC a des ambitions
L'USAF renonce à l' « Agile Falcon » pour l'ATF

Numéro 986 du 15/06/1989

Le budget de la Défense française, « une rigueur raisonnable »
Une association de pilotes de ligne
Le « Jetstream » 41 est lancé
Incertaines certifications
Tensions sur les lignes de production
La capacité est insuffisante
Matra Défense et Espace
Diversification et produits nouveaux
Un bilan « Rafale »
400 vols en moins de trois ans
Henri Paul Puel, directeur général d'ATR
Une carrière, un programme
Le Bourget 1989 : un Salon de réflexion
Commentaires de la première heure
Une interrogation permanente
En vol, au sol, sur les stands
Un premier survol
Une position originale
Aeritalia : restructuration et expansion
Interview : Roberto Mannu, DG d'Aeritalia
« Tornado » : vingt ans après
L'AMX en service
Le groupe des avions de transports
Agusta : l'avenir sous forme de paris
Aermacchi : l'entraînement est avancé
Espace : de nouvelles ambitions

Numéro 987 du 01/07/1989

La Snecma prend le contrôle de FNM
Thomson-CSF remporte un marché OTAN
Flottes et services à la carte
Le PW4000 en vedette
Voltige
Les pompistes du ciel
Un entretien avec Dean Thornton, président de Boeing Commercial Airplanes
Un premier bilan
Les « Mirage » 2000 de demain
Embraer : un jet de 45/48 places
Canadair : huit clients pour le RJ
Matra : l'Europe n'est pas un marché clos
SEP : le sourire aux lèvres
Les équipements du Salon
Arianespace : un entretien avec F. d'Allest
L'effort spatial soviétique
Dassault dévoile le « Falcon » X
IPTN : projet de commuter N-250
« Tomcat » 21 : objectif 1995
American Airlines à Bruxelles
SAS : volonté, identité, complémentarité
Accord Sabena / British Airways / KLM
Teleflex Syneravia : la croissance internationale
Contrat australien pour Thomson-CSF
Un banc à étirer de 500 tonnes

Numéro 988 du 15/07/1989

British Aerospace : hymne à la libre entreprise
Un MiG-23 s'écrase en Belgique
L'accident du FH-227B de Paris-Valence
Perestroïka aéronautique
Le PW4000 en vedette
Arthur Wegner, président de Pratt & Whitney
En 1988, 16% des Français ont pris l'avion
Sedik Belyamani
Préparer l'été 1989
L'heure des conclusions
Embraer CBA-123 : l'option payante
Saab 2000 : des décisions attendues
PZL-Warszawa : la tentation occidentale
Les Soviétiques en vedette
L'offensive européenne d'Air Inter
HAC-HAP/PAH-2 Eurocopter
RGB : un radar pour le « Rafale », en vol dès la fin 1991
Un marché intérieur européen, les relations ESA-CEE
Crouzet sur « Ecureuil » export
Framatome : FAO
Aérospatiale : produits nouveaux

Numéro 989 du 01/09/1989

Le Bombardier Northrop B-2 a volé
L'industrie française affiche la prudence
Un succès d'Airbus Industrie en Italie
Emballement, récession ou inflation ? Explosion des valeurs du transport aérien
Vingt « Mirage » belges seront modernisés, la maîtrise d'œuvre confiée à Sabca
Les vacances de l'actualité, chronique d'une trêve annoncée
Veillée d'arme chez les motoristes, General Electric, Pratt & Whitney, Rolls-Royce
Le Japon aérospatial, un isolement à rompre
Un entretien avec Y. Arao, directeur de la SJAC
Hélicoptères civils
YS-X 75 : un créneau à saisir
Un entretien avec A. Kasai, directeur de JADC
FS-X : le marché des dupes ?
MHI, n°1 nippon
Kawasaki : une croissance à risques
Un entretien avec M. Kogure, DGA de Fuji
Shin Meiwa, irréductible de l'amphibie
Nippi : une reconversion réussie ?
Kawasaki T-4 et C-1 STOL
IHI mise sur le civil
Le nouveau pari de Pan American, old is Beautiful
Vers un multilatéralisme américano européen, des relations toujours difficiles
Livraison du premier « Falcon » 20 remotorisé, de meilleures performances avec Garrett

Numéro 990 du 15/09/1989

Airbus : bientôt 264 avions par an
Un Lockheed « Hercules » surgelé
Etats-Unis : retour des lanceurs classiques
Optimisme et inquiétude, le civil se porte bien
Serge Dassault, un PDG se confie
Les feux de la colère, la lutte contre les incendies de forêt
Grande-Bretagne : du militaire vers le civil
British Aerospace, n°1 européen, le succès d'une privatisation
« Jetstream » 41 : un dérivé logique, un succès dans l'aviation régionale
« Harrier » : la déclinaison du succès, toujours seul dans sa catégorie
BAe 146 : enfin le succès, des versions, une famille
Le BAe 125-900 livrable dès 1990, en avant première à la NBBA
Pilatus Britten Norman Elint, reconnaissance électronique
Rolls-Royce : des parts de marché, une nouveauté : le RR580
Westland au milieu du gué, la traversée du désert a commencé
EH 101 : lentement mais sûrement, les retards s'accumulent
Shorts tourne la page, dans l'orbite de Bombardier
« Commander » 114, une résurrection
Le 40e anniversaire de Saint-Yan
Rockwell-Collins mise sur l'aviation régionale
« Falcon X » et « Regional Jet »
L'Afrique noire dans la débâcle

Numéro 991 du 01/10/1989

IAE V2500 : le vrai démarrage
Nouvelles donnes, grandes manoeuvres
Des Airbus par centaines, le point sur les commandes
Mille TB, trois TBM, la Socata s'exporte
Fokker : quelle stratégie ? La concurrence est rude
La NASA relève la tête, des ambitions retrouvées
Les 20 ans de la Nasda, vers l'autonomie spatiale nipponne ?
URSS et nouveaux défis, une crise politico-économique
Le « Falcon » 2000 dévoilé, un entretien avec B. Latreille
Euralair : le rêve américain, un entretien avec A. Coulevaire
Inquiétudes américaines, le naufrage budgétaire du Pentagone
Inauguration à Nantes-Atlantique, investissements sur fond de TGV
Alliance Air France-Lufthansa, contrer British Airways ?

Numéro 992 du 15/10/1989

ATR 72 : homologation DGAC
Le F-18 sera testé par la Marine
Incertitudes
Police de l'Air : cap sur l'Europe
Priorité à la croissance
Un entretien avec Yves Bonnet, président d'Hispano Suiza
Xavier Leclerc, président de Brit Air
Programmes militaires : l'état des lieux
Dassault : le « Mirage » 2000 et les autres
« Rafale » D : le « Stealth » français
« Rafale » : le défi technologique
Révision : cohérence et incertitude
Espace militaire : le PPSM en route
La croissance est de retour
Le BAe 125-600 est lancé
Pilatus dévoile son PC-12
Cessna s'éclate avec le Citation Jet
Une sûreté accrue, des pilotes plus nombreux
Minerve : la tentation verticale
Swissair brise son isolement
Investissements européens aux Etats-Unis
Nice aéroport : nouvelle jeunesse

Numéro 993 du 01/11/1989

Un MiG-23 en Israël
Louis Gallois président de la Snecma
Tensions américaines et européennes
La France aéronautique se civilise
La mutation européenne
Entre ciel et mer, la DCAN de Cuers
1990, l'année de l' « Orchidée »
Deux à zéro pour le PW305
Toulouse : l'avenir de l'actualité
Bordeaux : de nouvelles ambitions
RNEE 89 : un porte-aéronefs économique
SMP 89 : les forces soviétiques
La 5e mission d'occupation de Mir
La Lune en 2004, Mars en 2015
Les bouchons de l'été 1989
TAT : vingt ans déjà
Lufthansa reçoit son premier A320
Air Afrique remonte la pente

Numéro 994 du 15/11/1989

D'excellents résultats pour Airbus
L'accident de Melun : conclusions
IATA : optimisme à Varsovie
Tendances industrielles et financières
Les ambitions de Zénith Aviation
Diversification pour ABG-Semca
Airbus Industrie pris en otage ?
L'ATR 72 à la croisée des chemins
NH-90 : le rideau se lève
Calendrier serré pour le MTR 390
Livraison du premier ATL 2
Sitef : le foisonnement technologique
Air Littoral : le Fokker 100 arrive
L'héritage et les mythes
Dan Air : priorité aux lignes intérieures
Le Socata « Togago » en Australie
Catastrophe : mode d'emploi

Numéro 995 du 01/12/1989

Lancement de la famille MD-90
EMB-145 : première commande
TEA : un programme ambitieux
BDLI : la RFA veut sa part de prestige
Air France aborde le leasing
Bernard Lathière : président d'ADP
Les grands coursiers internationaux : une expansion au triple galop
Inter modalité air / fer : une nécessité pour l'Europe
Europe aérienne : la deuxième phase
URSS / Occident : concurrence et coopération
Harmoniser, le maître-mot
Saab 2000 : la dimension européenne
« Rafale » : le puzzle se met en place
Albion : les 20 ans de la bombe
Milipol : l'aéronautique au rendez-vous

Numéro 996 du 15/12/1989

Premier vol d'un nouveau « Corsair »

Certification européenne pour le 747-400

MAO pour Aéroports de Paris

Un entretien avec Jacques-André Larpent, « les Avions Airbus ne sont pas français »

Le « Tigre » est sur ses rails, le développement est aujourd'hui financé

Sueurs froides, des cauchemars pour les industriels

Feu vert pour l'Airbus A321

Fokker : l'embellie solitaire

Jean Sollier, Président de la SEP

Pentagone : plus dure va être la chute

Aeritalia : vingt ans déjà

« Mirage » : rénovations et innovations

La Sogerma-Socea dans le vent

ERS-1 : un bijou de télédétection

L'envolée monégasque

Le pari raisonnable d'Air France

La succession de « Concorde »

L'Europe malade du Charter ?

Les satellites de Houybihé

Toulouse : des avions et des hommes

Numéro 997 du 01/01/1990

Du Boeing 767-X au 777
Premier vol de l'ATTL belge
Euralair/ Brit Air : Avel Air
Air Inter : 15 millions de passagers
Croissance fragile
Snecma : l'état des lieux
Alliance Matra-GEC Marconi
Cotam : constat d'urgences
Alerte rouge aux Etats-Unis
Premier vol du LIV YA-7F
Arianespace : la concurrence se durcit
URSS : « Proton » en vedette
Coopération Thomson-Selenia
Albion est-elle toujours perfide ?
AsGa : un défi pour l'Europe
Combis plus chers et plus sûrs
Loueurs et transporteur

Numéro 998 du 15/01/1990

Bilan 1989 Boeing et Airbus
La Corée a choisi le F-18
Le dollar et le taux d'intérêt
L'année 1989 de l'Europe spatiale
La France dit non au F-18
Lutter contre la modestie
Sabca : mieux répartir les risques
Sonaca face au « danger » Airbus
Promavia consolide ses positions
FN Moteurs : le mariage est consommé
Abelag s'allie à la Générale
MBLE : bonjour la France
Quel costume pour le « Rafale » ?
« Rafale » fantôme
Surveillante renforcée des avions vieillissants
TAT rénove le Fokker F-28

Numéro 999 du 01/02/1990

Les 20 ans de l'Aérospatiale
Le bilan 1981 d'Airbus Industrie
Courchevel va de l'avant
Sochata modernise l'outil
Conjoncture : tendances et perspectives
Snecma : du CFM56 eu GE90
Jean-Paul Bechat, président de MHB
Pierre Baud, chef pilote d'essais d'Airbus
Chevenement : l'Europe des peuples
L'Europe de quel côté du mur ?
URSS : les avions embarqués de Tbilissi
DASA : l'émergence d'un géant allemand
Air France a pris le contrôle d'UTA
« Astac » : percée de Thomson-CSF au Japon
Sûreté : la France se mobilise
Australie : l'épilogue d'une grève
Sabena : ménage à trois
Aéroports de Paris : 45 millions de passagers
Satellites franco-soviétiques

Numéro 1000 du 15/02/1990

Le millième numéro d'Aviation Magazine International
Le groupe Air France s'organise
Certification du TBM 700
Faux semblants
Dassault Systèmes marque des points
« Crusader » : une équation difficile
Hélicoptères : quelle image, quelle politique ?
ATR : la spirale Olympic
Le redéploiement des ailes françaises
L'avenir d'Air Inter n'est pas compromis
La parole aux présidents : industriels et dirigeants de compagnies évoquent l'avenir
Un SST de nouvelle génération
Dessine-moi un avion
Le blues du désarmement
L'Espace, objet de toutes les convoitises
L'Espace soviétique dans 15 ans

Numéro 1001 du 01/03/1990

Tea Time : Airbus Industrie face à trois problèmes
De nouveaux records pour Boeing
Offensive européenne de McDonnell Douglas
Groupe Air France : le volet financier
Engins tactiques : l'Aérospatiale veut rester leader
Jacques Maillot, président de Nouvelles Frontières
Asian Aerospace 90 : premières impressions
Thomson-CSF vise l'Europe
Convention HAI : pas de vrais nouveautés
Les présidents reprennent la parole pour évoquer l'avenir
Nantes à l'heure des A330/340
Le SPER se prépare au désarmement
Hermès : accord franco-soviétique
MPC 75 : un 80 sièges pour l'Europe
Sofréavia : études et gestion aéroportuaire
Dans 10 ans, l'an 2000
Nantes : avion contre TGV

Numéro 1002 du 15/03/1990

Optimisme : Airbus Industrie retrouve la sérénité
Notre ami Albert Boccara n'est plus
British Aerospace reprend le travail
Le contre-exemple de l'A320 d'Indian Airlines
McDonnell Douglas propose le MD-12
L'avenir est au leasing
GIFAS : vigilance et réflexion
DASA : un géant est né
ILA « High Tech »
Le Snecma M88 en vol sur « Rafale »
Asian Aerospace 90, carrefour des coopérations
Chine : la longue marche de l'industrie
Jacques Bousquet, directeur de la DEN : les options françaises
URSS : le voile se lève sur « Energia »

Numéro 1003 du 01/04/1990

Une alliance décisive germano-nipponne
Une bonne année pour BAe et Rolls-Royce
De l'ATF au F-15XX
Sabena et TEA en conflit
Le temps des Konzern
Aéroports français : 77 millions de passagers
L'aviation commerciale maîtrisera-t-elle sa croissance ?
L'industrie devient-elle raisonnable ?
Une transition périlleuse
Philippe Lhotellier, président du groupe des équipements du GIFAS
La longue marche de Sextant Avionique
La SFIM favorise la voie européenne
La carte américaine d'ESD
Valorisation des technologies chez ESD
Thomson-DSI gagne des parts de marché
Dassault : adaptation et reconversion de la DED
Les équipementiers membres du GIFAS
Le chef d'état major suédois évoque l'avenir
Datex 90
Swissair : l'année des alliances
La faillite exemplaire de Braniff

Numéro 1004 du 15/04/1990

La mauvaise humeur des pilotes français
Le Club Med chez Minerve
MHB devient Messier-Bugatti
Nungesser et Coli ont-ils traversé l'Atlantique ?
Jean-Pierre Chevenement, ministre de la Défense
Une certaine morosité chez Boeing
MTU s'allie à Pratt & Whitney
Conjoncture : sous le signe du mark
Eurocopter : un géant en préparation
Aérospatiale-Hélicoptères : 1990, une année en or ?
Première pièce du « Tigre »
Kuala Lumpur : l'autre salon
Radiorepérage : Locstar
Hubble sur orbite
Socata fête le millième TB
Airbus-SNPL : contact coupé
Le PTN français veut renouer le dialogue
Le prix du vieillissement
Prudence et raison chez les avionneurs
La niche américaine d'ATR
Alitalia à la reconquête de son marché
Humour, furtivité, colloques

Numéro 1005 du 01/05/1990

Air France nouvelle manière
Les japonais associés au Boeing 767-X
De bonnes perspectives pour l'EMB-145
Le développement du Saab 2000
Sabena, DAT et le BAe 146
Tendances et résultats financiers
Naissance de GIAT Industries
Faut-il réformer Airbus Industrie ?
Records du monde soviétiques
Le Myassichtchev M-17 démythifié
Interview : H.J. Forsans, président de Sochata
London City Airport : en attendant le BAe 146
FIDAE 90 : la transition concertée du Chili
Un salon pour l'Amérique
Le « Rafale » C01 dévoilé
Dassault 89 en hausse
Le Snecma M88-2 en vol
La Chine lance un satellite américain
Air France se prépare
La formation des pilotes de ligne
Re-réglementation aux Etats-Unis ?
Air Outre Mer : des marginaux de luxe

Numéro 1006 du 15/05/1990

Fragilisation
Un British Aerospace BAe 146 bi-CFM56 ?
Feu vert allemand pour le NH-90
Aeritalia participera à l'A321
ATR en Pologne
Conjoncture : le temps des paradoxes
Enjeux et risques à l'Est
Une centrale d'achats pour quatre compagnies
Un premier avertissement
Le hit-parade des industriels de l'armement
Un salon des commuturs : pourquoi pas à Cannes ?
Feux de forêts : 50 avions et hélicoptères
Quel 100 places pour l'Europe ?
Interview : Claude Moreau, PDG d'Alkan
Premier vol du l'Ilyouchine Il-114
Le voile se lève sur le Lockheed F-117 A
USA : les avions de combat dans l'impasse
Les premières assises des pilotes de ligne
Intégration et harmonisation du contrôle aérien
Aer Lingus et l'Europe
Association Minerve-Club Méditerranée
Euroberlin dans le vent de l'Histoire
TET : expansion et diversification
Appel d'offres imminent pour Hermès

Numéro 1007 du 01/06/1990

McDonnell Douglas bascule
British Aerospace : Advanced Supersonic Transport
Le radar Thomson-CSF ERIS
Paliers magnétiques : S2M progresse
Conjoncture : demande et offre
Fokker : un concept de famille
Au Chili, le Cardoen 206L-III
ILA 90 : Deutsche Aerospace Air Show
L'émergence de DASA et Deutsche Airbus
Dix ATR 72 pour la Pologne
Un Dornier 328 allongé
Accord à trois sur le missile Roland Mach 5
DLT premier acheteur du Canadair « Regional Jet »
Le banc d'essai Ilyouchine II-76LL
« Egrett » : le satellite à hélice
EFA : un avenir incertain en Allemagne
Panavia « Tornado » ECR
France : de nouvelles priorités
La succession de « Concorde » : un accord Aérospatiale / BAe
La mutation de la France aérospatiale
KAL 007 : le mystère reste entier
British Midland : offensive sur Paris
Continental mise sur Houston
Dassault Electronique : gestion par ordinateur

Numéro 1008 du 15/06/1990

Un SST mondial ?
Mille Boeing 747
La Snecma s'engage sur le GE90
Airbus remonte en cadence
La nouvelle transparence d'Aeroflot
Alliances et fusions au galop
DASA : une stratégie de dynamisme
MTU préfère Pratt & Whitney
Le Dornier 228 n'a pas dit son dernier mot
Dossier : Embraer contre vents et marées
CBA 123 : présentation technique
Le MBB / Rockwell X-31 bientôt en vol
Arianespace imperturbablement optimiste
Les paliers magnétiques de S2M
Lufthansa pessimiste
Les compagnies aériennes s'interrogent
Le 757 chez Icelandair
Exit German Wings
Un mal nécessaire : la surréservation
L'aéroport de Bâle-Mulhouse se développe

Numéro 1009 du 01/07/1990

Petits avions. Grands espoirs
L'ATF bientôt en vol
Premier vol de l' « Orchidée »
Le « Merlin » aura des RTM 322
La Sonaca vire au vert
Conjoncture : Thomson-CSF optimiste
Dassault-Biarritz : le Fokker 100 en pointillé
Aérospatiale : An 2000
Sifag 90 : un salon de haute conjoncture
Sifag 90 : de stands en stands
Sifag 90 : Cannes monte aux feux
L'EH 101 dans l'expectative
L'A129 « Mangusta » en service
Agusta : oui, mais ... à l'Europe
Airbus Industrie : une année « terrific »
Quel 100 places européen
L'industrie européenne a-t-elle besoin d'un mythe ?
Gendarmerie : l'adieu à l' « Alouette » II
Les essais en vol des hypersoniques
Air France, grand du fret aérien
Federal Express achète Chronoservice
Les voies médianes de Swissair
Eutelsat : la relève

Numéro 1010 du 15/07/1990

Le McDonnell Douglas / Northrop YF-23 est sorti d'usine
Le CBA-123 bientôt en vol
Le dernier Saab « Viggen » a été livré
Les motoristes jugent la conjoncture
La rénovation des F-16 européens
Jean-François Bigay, Aérospatiale-Hélicoptères
General Electric GE90 : la grosse affaire
Boeing qui rit, Boieng qui pleure
De 108 à 600 places
Le « Normandie-Niemen » en URSS
Le salon de l'armement Satory 90
L' « Orchidée » se décarcasse
« Comète » en Roussillon
Des Fokker 100 chez TAT
KAL 007 : une enquête troublante
Aéroformation : 35 000 stagiaires en 17 ans
Le programme d'exploitation de « MIR »
« Sigma » : le trou noir

Numéro 1011 du 01/09/1990

Odeur de poudre
100 ATR 42 et 72 pour American
Premiers vols du CBA-123 « Vector »
Le bloc-notes de l'été
L'envolée Air Inter
Les gros dégâts de l'été
Dossier : l'industrie aérospatiale britannique
La nouvelle donne géopolitique
L'EFA aura plusieurs standards
Un ASLP franco-britannique
Rolls-Royce parmi les grands
Le « Tay » en rétrofit
Le « Trend » prend du muscle
Le renouveau du « Spey »
Le V2500 déploie ses ailes
Le RTM322 sort du désert
L'« Adour », moteur de demain
British Aerospace s'élance vers l'an 2000
Demain le « Hawk »
« Harrier » : le courant s'accélère
Face au RJ, le BAe 146 RJ70
En attendant le 125-1000
Shorts : les lendemains qui chantent
Eurodynamics prend la tête
Westland s'adapte
Vents cisailants pour les compagnies britanniques
Un français dans l'espace en 1992

Numéro 1012 du 15/09/1990

La petite phrase
Ariane V38 : mission accomplie
Premières photos du « Gueofizica »
Des pilotes belges en Arizona
Conjoncture : dans les turbulences
JAL veut séduire les investisseurs européens
URSS : des records « pochette-surprise »
Farnborough à l'ombre de Bagdad
La crise du Golfe
Les armements français en Irak
L'ALAT dans le Golfe
Renseignement spatial

Numéro 1013 du 01/10/1990

Air France déficitaire
Airbus : contre-attaque américaine
Conjoncture : logique de guerre
UEO : l'Europe à l'épreuve du Golfe
Metz à l'heure de l'OTAN
« Bouclier du Désert » : déjà un bilan
L'armée de l'Air dans le Golfe
General Electric : moteurs militaires
L'abandon du P-7A renforce les chances de l'ATL 2
Le LCA indien volera en 1994/95
Un retard de six mois pour l'ALH
Snecma : davantage de souplesse pour l'avenir
Matra choisit l'Europe
Avions régionaux : au risque de saturer
Un colloque du CPES
Vulcain sous le signe de la coopération
Dassault Espace à Toulouse
Euteltracs opérationnel dès 1991
Enfin un contrôle aérien européen ?

Numéro 1014 du 15/10/1990

PC 12 : dans un an
Airbus : double succès pour l'A320
Conjoncture : origines et conséquences de la hausse du pétrole
L'AECMA à la recherche d'une audience accrue
Moscou : un salon sans avions
KAL 007 : le rapport de l'OACI
SNPL : l'heure de l'inquiétude
Les vols ETOPS à l'ordre du jour
JPATS : le vainqueur sera américain
Opération « Daguet » : les premiers « Mirage »
Les ambitions d'Industria
Space Camp : une université de l'espace

Numéro 1015 du 01/11/1990

Une sale affaire
Le Boeing 777 est lancé
L'IATA est inquiète
Conjoncture : la fin des profits faciles
Recentrage chez United Technologies
Seattle-sur-Garonne
L'Italie se rapproche d'Airbus Industrie
NBAA à la Nouvelle-Orléans : crise ou reprise ?
Moscou : Aerospace 90
Equipements : des axes de développement
Des AWACS aux couleurs françaises
Le prix du bruit
L'ATC français relève la tête
Liberté surveillée en Australie

Numéro 1016 du 15/11/1990

Une victoire à la Pyrrhus
Vent de libéralisme en France
Le 500e « Dauphin »
Conjoncture : guerre et paix
IATA, profil bas
Première sortie du « Rafale » C01
« Mirage » : le Venezuela modernise
Salon naval : rencontre hexagonale
La guerre des motoristes
Le SNPL prend de l'altitude
PNT : la recherche d'un bon statut
Pilotage : errare humanum est
Faut-il revoir la formation des pilotes ?
Paris-Londres : le forcing de Brymon
La fin d'une époque
Aerospace 90 : le salon de l'ouverture
La téléconférence en concurrence avec l'avion
Latécoère dans le sillage des grands
Aéronavale : deux contrats pour Rockwell-Collins
La Bozec et Gautier : un air plus pur

Numéro 1017 du 01/12/1990

Le monde de Jürgen Schrempp
100 places vers un pool élargi à l'Allemagne
Un budget de la Défense de transition
Conjoncture : effondrement de l'armement
Air France entre le rêve et la réalité
Matra indépendantiste
Saint-Nazaire livre le premier tronçon d'A340
Opération Daguet en Arabie Saoudite
Bouleversements, incertitudes, développements
Des conditions d'exploitation aggravées
Des innovations lourdes : une analyse de Boeing
Médecine aéronautique : des sujets à controverses
Dassault annonce le « Falcon » 900B
Hermès en attente d'une décision politique
Arianespace préoccupée par la concurrence

Numéro 1018 du 15/12/1990

Pléthore obturante
Les compagnies régionales inquiètes
Accord Aérospatiale-Alcatel
GE90 : Volvo abandonne
Golfe : forces aériennes alliées
A toute vitesse
« Super Puma », le roi des fjords
Milipol : sûreté et protection civile
EFA : amère détente
Diamant : il y a 25 ans
L'industrie spatiale soviétique se révèle
Piper : la chute d'un empire ?
Un entretien avec Daniel Vincent
Une sale affaire
Complémentarité ferroviaire
Asecna : une réunion axée sur la sûreté

Numéro 1019 du 01/01/1991

L'Europe spatiale retrouvée
Habsheim : procès en diffamation
Le premier journaliste spatial
Conjoncture : entre guerre et paix
Air France vastes manoeuvres sociales
Un BAe 146 à 125/139 places en 1996
Arianespace dix ans de succès
ELA 3 : l'Europe en Guyane
Embraer sur fond de crise
Les belges à la recherche d'une stratégie
Abelag : le visionnaire devenu grand
Quel avenir pour la Sabena ?
Philippe Marchand, ministre délégué à la Sécurité Civile
La maîtrise des armements
Marseille-Contrôle : cap sur l'an 2000
Le statut du PNT : le SNPL répond
Vol KL 007 : la vérité sera-t-elle connue ?

Numéro 1020 du 15/01/1991

Ainsi SWA-t-il
MiG ouvre ses archives
Fiat Avio négocie avec FNM
1991 : la montée des périls
Un Su-27 biplace côte à côte
Les 20 ans d'Airbus Industrie
Interview : Jean Pierson
Airbus : retour vers le futur
Un marché porteur
L'armée de l'Air en mutation
Le premier E-3F AWACS à Avord
Le CRAF au secours de l'USAF
Faut-il revoir la formation des pilotes ?
D'Habsheim à Minneapolis
Le Beech 1900 en France
Une course Terre-Lune
Novespace tient ses promesses
Transitions à la SEP
IAF : de Peenemünde à Dresde

Numéro 1021 du 01/02/1991

La guerre : chronologie et enseignement
La croissance du tourisme en 1990
L'aéronautique en Midi-Pyrénées
Pilatus à l'heure du choix
Sneema : l'année de tous les dangers
FN Moteurs : nouveau sursis
Airbus réclame une « clarification »
Le système Proteus
Nice, « hub » sud-européen
LOT : l'Europe doit regarder vers l'Est
Les nouvelles ambitions d'Air Littoral
Orlyval entre en gare
Air Liberté conteste l'administration
Fret aérien pour tous
L'Italie sur orbite avec Italsat
Thomson-CSF revient à l'espace

Numéro 1022 du 15/02/1991

Le GIFAS hausse le ton
Accord Eurosam
L'agonie de FN Moteurs
Conjoncture : les dividendes de la guerre
Quelle Europe pour ATR ?
Le « Tigre » cimente Eurocopter
La grande patience de Promavia
Spécial Golfe : premiers enseignements
Chronique d'une guerre annoncée
Armement : la vraie révolution
Le bilan 1990 de la GAMA américaine
Un nouveau syndicat de pilotes : L'Unac
Monaco gagne du terrain
Le bruit à L'OACI
Un satellite au service des Européens
Dassault Systèmes mise sur les PME/PMI
« Proton » fête ses 25 ans

Numéro 1023 du 01/03/1991

Arrêt sur image
AEA : sombres perspectives
Le Saab 2000 au printemps 92
Des entreprises comme les autres
Arthur Wegner, président de Pratt & Whitney
Dossier Allemagne : la force tranquille
Interview : Jürgen Schrempp, président de DASA
Deutsch Airbus : l'égalité franco-allemande
Les motoristes prennent leurs marques
Spécial Golfe : la guerre aérienne au jour le jour
Echec aux « Scud »
Le retour du vétéran
France-Irak : le montant des factures
Ces matériels français en question
Sextan Avionique présente ses visuels de casques
ADP persiste
L'Aéropostale façon « Quick Change »
Cohérence et complémentarité pour Euralair
Soyouz Karta : le concurrent de Spot-Image

Numéro 1024 du 15/03/1991

Paris-Nice

« Tornado » : le choix nucléaire retardé

Des « Alpha Jet » allemands pour la Marine ?

A l'heure de vérité

Jürgen Schrempp, président de Dasa

Gifas : l'après-guerre

Electronique : l'heure des choix

Les transports aériens sont-ils sinistrés ?

Les armes de la victoire

Dans le souffle des rotors

Retour à Toul des premiers « Jaguar »

Le A-10 à l'épreuve du feu

Les leurres de MVM

Des leçons ? Quelles leçons ?

Latécoère se branche sur la connectique

L'Aérospatiale remonte au feu

Reims Aviation : départ de Jean Pichon

Un « Mirage » 2000 D diversifié

De la poussée, de la souplesse, des moyens

Libéralisation : concurrence ordonnée

Quatre avions au essais : « Citation » VII, Mooney EFS, « Falcon » 20 remotorisé et SJ-30

Numéro 1025 du 01/04/1991

Airbus, tout d'abord

Golfe : de nouveaux marchés

Un salon à Berlin en juin 1992

Guerre et information

Le Koweït et l'Irak vus du ciel

Air France : mobilisation syndicale

Spécial équipementiers

L'euphorie n'est pas de mise

Compensations : le difficile exercice

Philippe Lhotellier : le marché unique existe

Sagem et SAT : un pôle européen d'optronique

Améliorer le service après-vente

L'envolée des sociétés de services

S'implanter aux Etats-Unis

Les membres du groupe Equipements du Gifas

L'Airbus A340 commence ses essais au sol

Tokyo : une déclaration d'intention

Belgique : l'heure des comptes

Israël toujours sur pied de guerre

L'« Astra » à l'assaut de l'Europe

Yak-58 : un avion utilitaire soviétique

Air Europe : la chute d'Harry Goodman

British Airways : des milliers de billets gratuits

ATSF, SST et HSCT

Numéro 1026 du 15/04/1991

L'Italia farà da sé
Comptes et résultats
MD-11 : double menace
FN Moteurs : en attendant Pratt & Whitney
Les leçons de l'après-guerre
Le Cotam à l'heure des choix
L'unité italienne en quête de réalisme
Interview : Fabrizio Foresio, président d'Aermacchi
Aermacchi : l'alliance avec les allemands
Agusta : les hélicoptères dans la turbulence
Piaggio : atout « Avanti »
Coopération : la péninsule s'accroche à l'Europe
BAe sur le créneau des 29 sièges
Le cavalier seul des anglais
« Dakota » Basler « Turbo-67 »
Au sommet d'Arc en Ciel : un tour du monde
Air Inter : « desserte cadencée »
Statistiques aéroportuaires
La paix sociale

Numéro 1027 du 01/05/1991

Excès de langage
GIAT Industries participera au LH
Le F-22 « Lightning » II en 1995
Conjoncture : wait and see
Le challenge de la rentabilité
L'Italie intéresse la France
Quels marchés pour le gyrolaser ?
L'armée prépare la guerre électronique
Delage Aéro vers la croissance externe
LH : victoire de Boeing et Sikorski
ALAT : à la lumière du Golfe
Piaggio P.180 : un avion novateur
Le PTN face aux incertitudes européennes
Alliance American Airlines-TEA
Bernard Attali s'oppose à la CEE
Coup de frein ou coup de fouet ?
L'aéroport intelligent
Spot Image va racheter ses satellites
Un entretien avec Valery Novikov
L'avion orbital soviétique 105

Numéro 1028 du 15/05/1991

Union libre
D'autres doubles désignations
Sortie d'usine du Canadair « Regional Jet »
Nouveaux matériaux et croissance
Les bonnes affaires de UT
Le F-22 volera en 1995
Airbus Industrie : intermède conjoncturel
Essais en vol : la télémesure fait gagner du temps
Saab : au sommet de l'Europe
Alenia : retrofit
Groupe Air France : « d'une seule voix »
Continental et le chapitre II
PC-12 : le retour du monomoteur
Centres d'affaires aéroportuaires
Le « Citation Jet » aux essais
Vers un divorce Socata-Mooney
ERS 1 : « Oeil de lynx »
Les 50 ans du CEV soviétique

Numéro 1029 du 01/06/1991

Préambule : question de rentabilité
Un marché fragile et en évolution constante
14 917 avions d'affaires dans le monde
Une industrie forcée de s'adapter
Un avion véritablement novateur : l'Avanti
Parmi les plus petits : le Citation Jet
Un « come back » attendu : le Learjet 60
BAe 1000 ou l'effet de gamme maximum
Citation X : le plus rapide
Une nouvelle catégorie : le Falcon 2000
Motoristes : une guerre sans merci
Cessna : premier constructeurs de « jets »
Communications par satellites : une espèce en voie d'apparition
L'aviation d'affaires en Europe : une expansion limitées ?
De plus en plus de solutions
Numéro 1 en Europe : Aeroleasing

Numéro 1030 du 15/06/1991

Pugnacité européenne
Premier vol du Pilatus PC-12
L'IAE V2500-A5 aux essais
90/130 places : les projets X-92 et X-122
France, armement et regroupement
Louis Gallois, président de la Snecma
Canada grandes manoeuvres sur fond de crise
United Airlines, compagnie globale
Aéroports de Paris : métamorphoses

Numéro 1031 du 01/07/1991

Notre filiale au Canada
A-12 : le dossier en justice
Des F-16 belges rajeunis
La SFIM prend 66 % de Sopelem
Conjoncture : sale temps pour l'aéronautique
Denver parmi les grands
Le Bourget 1991
Le salon de l'espoir
9 000 avions en 15 ans
Le 80/130 places européen : imbroglio
De Havilland : la douche froide
Moteurs : la confiance retrouvée
Contrastes au salon
Table ronde : les patrons s'expriment
Aviation d'affaires : le SSBJ et les autres
Equipement : le temps des alliances
Espace : rendez-vous en novembre
CEPS : les deuxièmes assises

Numéro 1032 du 15/07/1991

Incertitudes estivales
75 Airbus pour Federal Express
Lourdes contraintes
Aérospatiale : « des relations industrielles du 3ème type »
Dassault : le syndrome helvétique
Eurosam à 4 ou 5 ?
Dans le vent du Golfe
Perspectives indonésiennes
Le X-31 explore le vol lent
De l' « Albatros » au Be-200
Syracuse II sur Telecom 2A
La Nasa déroutée par son budget
Thomson-CSF a repris EAS
Accord Thomson-ITT : des radars pour la FAA
Du « business » pour l'aviation d'affaires
Le nouveau visage de l'aviation générale
Le mal des pilotes au long cours
Les prémisses d'une nouvelle politique

Numéro 1033 du 01/09/1991

Rase-mottes
Le NH-90 sur la sellette
La relance en panne
Parler vrai, parler cru
Une crise géopolitique européenne
Construction aéronautique : le brelan ou la paire
Les avions de ligne à la portée d'Auxilec
Le Fokker 100 chez American Airlines
Anatomie du Solovyev D-30F6
Chômage des pilotes : record battu !
Le pari et l'aventure
Les mystères de la 7e liberté
Heurs et malheurs de Sabena et TEA
9 000 avions à la recherche d'un financement
Le marché de l'occasion en chute libre
Intelsat V1 sur orbite
Les premières images d'ERS-1
Le déclin de l'empire américain

Numéro 1034 du 15/09/1991

Déprogrammation militaire
TEA : pas de concordat judiciaire
Thomson choisit Euromissile
Dépression persistante
Des choix douloureux
Fidae 92 : le second souffle
Dossier Royaume-Uni
Le rééquilibrage des alliances
BAe 146 : en attendant le NRA
Le BAe 1000 proche de l'homologation
Les anglais donnent des ailes à Airbus
Rolls-Royce lutte pour s'imposer sur le 777
Achats croisés : relancer la concurrence
De Bermudes I à Bermudes III ?
La CEE et les autres
Douloureuse perestroïka
L'Europe de l'ATC
Economiser en achetant
Un salon purement britannique
Les nouvelles peintures arrivent
Le « Concept 90 » de Rediffusion

Numéro 1035 du 01/10/1991

Un litige stérile
Boeing NLA : un projet de 600 places
La reprise se fait attendre
Le champagne sur « Mirage » 2000N
Tendances contradictoires
Dossier A340
A340 : le renouveau européen
Une histoire de famille
Une coopération accrue avec les équipementiers
L'A340 en chiffres
CFM56-5C2 : un confortable monopole
L'A340 dans le sillage de l'A320
L'avenir : 300X, 400X et A350
L'A340 sous l'uniforme
Clair-obscur aéronautique au Japon
Polyvalence accrue pour le « Caravan » I
TEA : sauver ce qui peut l'être

Numéro 1036 du 15/10/1991

Numéro 1037 du 01/11/1991

L'impossible alliance
BAe calme les esprits
Le « Tucano » commandé par la France
Armement : l'envol des certitudes
La Lune et Mars à l'ordre du jour
La suprématie américaine menacée
Télétection : vers une plus large coopération ?
Canada : l'espace est un enjeu d'avenir
La nouvelle donne internationale
Munich sera un succès
L'avenir incertain des soviétiques
La planète communication
La France lance le CL-415
Les leçons d'un été ordinaire
Dornier prépare un 50 places
Revima élargit sa clientèle
SITEF 91 : échanges technologiques
Monsieur Chang brûle les étapes
Les réserves sur Boeing : problèmes et solutions
TEA : la fin d'un rêve
Cessna, le n°1 de l'aviation générale, est à vendre

Numéro 1038 du 15/11/1991

Outre-manche, autres moeurs
Henri Martre veut remettre à jour le traité de Rome
Dubai 91 : une grande confrontation internationale
La France défend son transport aérien
Quand la reprise pointe du nez
Lab et Messier-Bugatti lancent Hydrep
44eme Convention de la NBAA : en attendant la reprise
Global Express : le jet d'affaires du 21eme siècle
Gulfstream investit
Cessna omniprésent
Certification du British Aerospace 1000
Learjet : deux avions et une parfaite sérénité
Avenir assuré pour le SJ30
Matra ne renonce à rien
La défense, dernier carré des anglais
Le prochain avion supersonique
IATA : autopsie d'une catastrophe
Licences du PTN : la révolution européenne
L'absolu d'Air Littoral
Estonie : « Nous voulons voler de nos propres ailes »
Révélations soviétiques
La coopération franco-soviétique se poursuit

Numéro 1039 du 01/12/1991

Treize à table
ATR-52 et 82 à l'horizon 1995 ?
Munich : demi-succès ou demi-échec ?
Faut-il continuer à investir dans l'aérospatiale ?
Sabena veut jouer avec Air France
Atterrissage dur pour Messier-Bugatti
Un budget de transition
Un espace militaire européen
Dubai : porte ouverte sur l'Orient
Dubai : nouveautés soviétiques
Les compagnies et le marché de la maintenance
Avions de ligne : la « guéguerre du Golfe »
La CEE et l'armement : une ambition européenne
Optronique : les appétits européens s'aiguisent
Au bénéfice des compagnies aériennes
La tentation multilatérale
Moyen trek en Afrique du Sud
Nuages sur l'Océan Indien
Delta Air Lines s'offre une légende
Préliminaires européens
Hong-Kong Kai Tak : objectif 1997
Quatre moteurs pour six avions
Deux Reims F406 « Vigilant » en Ecosse

Numéro 1040 du 15/12/1991

Bras de fer

Fokker prêt à lancer son JetLine de 70 places

La politique spatiale française devant le Parlement ?

Le PDG de Jet Finance garde la tête froide

L'Aérospatiale se tourne vers le militaire

McDonnell Douglas : la route de jade

Le formidable pactole asiatique

Les charmes d'Eva

Dérives aéronautiques à l'Est

Alitalia : allegro vivace

Une décennie à deux vitesses

CEE : portes ouvertes pour SAS

Les retombées des JO restent incertaines

Regional Airlines voit le jour

Pan Am : le crash

« Hunter » et « Tiger » sur autoroute

L'ASLP : oui, mais...

Fokker, l'Europe et l'aile laminaire

Rouen : un aéroport à la hauteur de ses ambitions

Numéro 1041 du 01/01/1992

Fusion Minerve / Air Outre Mer : Airmust
Agrément de production pour Dassault
1992 : l'année de toutes les incertitudes
Boeing : plus de 1 600 avions à livrer
Airbus : l'avenir reste ce qu'il était
Novespace affine sa stratégie
Les industriels dans le sillage du « Rafale »
Etats-Unis / Europe : le bras de fer ?
Le Saab 2000 dévoilé à Linköping
Premier challenger pour Aeroleasing
Comme une lettre à la poste
En toute simplicité

Numéro 1042 du 15/01/1992

La mémoire courte
Francis Lagarde rachète EAS
CSE Aviation distributeur Socata
GIAT Industries livre son 1000e shelter
Le grand retour de l'Oncle Sam
« Gripen » : le grand virage
McDonnell Douglas : renouveau ou « système D » ?
Embraer aux enchères ?
Les « stage II » bannis d'Europe
Le transport aérien français dans l'expectative
Air Exel arrête ses vols à Liège-Berset
Le Sopemea parmi les premiers mondiaux
Le MLS pourrait remplacer l'ILS en 1998
La Russie spatiale ouvre ses portes
Cessna livre le 500e Caravan I

Numéro 1043 du 01/02/1992

Vol IT 5148
L'accord McDonnell Douglas / Taiwan
Air France espère l'équilibre fin 1992
Le Beriev A-40 truste les records
Conjoncture : course de vitesse
Aérospatiale : optimisme prudent
Dassault : la sérénité demeure
SEP : le bilan 1991
Airbus Industrie : intermède
Financement : à terme, un problème
Le Toupolev Tu-160 dévoilé
Après Maastricht
La sûreté au J.O. d'hiver
Ariane
Aliena associé à Spacelab
En Belgique, EBA succède à TEA
Repenser Atlas et KSSU
Textron va racheter Cessna

Numéro 1044 du 15/02/1992

Frank Shrontz part en croisade
Boeing dénonce les « subventions »
Les compagnies à l'heure de la globalisation
McDonnell Douglas va mieux
Conjoncture : l'expansion prise au piège
Les banquiers sont inquiets
A320 : une encombrante catastrophe
ATR relance ATR
Bombardier rachète De Havilland
Aérospatiale-Missiles : l'Europe de tous les dangers
Euro-Hermespace a été constitué
Euralair ouvre Paris-Madrid
L'industrie américaine sinistrée

Numéro 1045 du 01/03/1992

L'Embraer EMB-145 volera en 1994
Gifas : une année 1991 décevante
DAA 92/122 : premier vol fin 1995
Conjoncture : impératif croissance
Le blues de l'IATA
Latécoère : un sous-traitant sachant sous-traiter
2000/ASMP : le « simu » de l'extrême
Le « Tigre » dans les griffes du budget
Le Cotam sous les tropiques
Ocean Master : accord Thomson-CSF / Dasa
Hydrep : coopération TAT / Messier-Bugatti
L'« Adour » devient le F405-RR-401
Un PC air pour Albertville
L'accident de Strasbourg : rapport préliminaire
Malte se prépare à la croissance
LOT achète américain
La concurrence, référence absolue
1991, une année bien assurée
Mini satellites et petits marchés
L'énigme du Spot japonais
Reims Aviation : restructuration
« Balbuzard » : objectif Atlantique Nord

Numéro 1046 du 15/03/1992

Imbroglie européen
Aviation Magazine International et Air & Cosmos vont fusionner
Deutsche Airbus évalue le marché
TAT sur Marseille et Toulouse
Italie : suppression d'emplois
Sortir de la récession
Boeing : un moral d'acier
Sonaca mise sur Airbus
Asia Aerospace : un tremplin sur l'Asie
L'A340-300 en vedette américaine
L'enjeu industriel français
Les révélations du START
A320 : en attendant le verdict
Mauvaise passe pour GPA
Réformes à l'Est
ADP : 2,5 millions de passagers en moins
TAT met le cap sur l'Europe
Air Guadeloupe : un défi à relever
Circulation aérienne : nouveaux règlements
ISB : un courtier très spatial
Des bilans informatifs
Aeroleasing encore à la « une »

Numéro 1047 du 01/04/1992

La fin d'une époque
Piper au Saskatchewan
Une fusée Ariane 4 à Séville
American Airlines tend la main à Air France
Transport aérien : course d'obstacles
Les aéroports français en 1991 : - 4,6%
Dossier équipementiers
Les perspectives sont maussades
Europe : ce que les industriels proposent
La stratégie européenne de Thomson-CSF
Le pari de la diversification de Dassault Electronique
Sagem : les produits et les clients d'abord
Sfim maintient le cap
Intertechnique : se renforcer sur le marché américain
Hispano-Suiza : vers un Euronacelle
Sarma veut préserver la R&D
Les équipementiers français du GIFAS
FIDAE : la redécouverte de l'Amérique latine
Le Rolls-Royce « Trent » 700 certifié en 1993
Le Minsk Air Show
Ariane 4 grandit
L'Institut d'aviation de Moscou
Leadair Unijet joue l'europanisation