

L'ASSOCIATION  
DU TERRAIN  
D'AVIATION  
DU POLYGONE  
VOUS INVITE AU

# CENTENAIRE DU PREMIER VOL

D'ANTOINE DE  
SAINT EXUPÉRY

18 JUIN 1921

25-26  
SEPTEMBRE 2021

CONFÉRENCES



EXPOSITIONS

AVIONS ANCIENS

BAPTÊMES DE L'AIR



AÉRODROME DU POLYGONE



SUR LE THÈME DU PETIT PRINCE  
DAY « PROTÈGE TA PLANÈTE »

ÉVADEZ VOUS !

# ÉDITO

« Venez nous retrouver les 25 et 26 septembre 2021 sur l'aérodrome du Polygone à Strasbourg pour célébrer ensemble le centenaire du premier vol d'Antoine de Saint-Exupéry. »

2021 sera, nous l'espérons, l'année du retour à une vie normale résolument placée sous le signe de l'évasion.

La vie d'Antoine de Saint-Exupéry a été marquée par ses débuts dans l'aéropostale, jusqu'aux vols en tant que pilote de guerre. Mais saviez-vous que l'aventure commença à Strasbourg et que ce fut sur le terrain d'aviation du Polygone, notre aérodrome ?

Ce premier vol s'est déroulé alors qu'Antoine de Saint-Exupéry effectuait son service militaire au sein du deuxième régiment d'aviation à Strasbourg. C'était en double commande le 19 juin 1921 à bord d'un Farman F40 et en solo le samedi 9 juillet 1921 à bord d'un SOPWITH CAMEL.

Son instructeur d'alors Robert Aeby, ancien pilote de chasse originaire de Saverne, deviendra plus tard chef pilote de l'Aéro-club d'Alsace.



**L'aérodrome du Polygone c'est plus d'un siècle d'aviation et de sports aériens, et aussi un atout majeur pour la ville et la préservation de son environnement.**

C'est en présence d'intervenants et de partenaires prestigieux que l'ATAP vous invite avec plaisir à partager l'histoire et les valeurs d'Antoine de Saint-Exupéry, autour de nombreux temps forts.

Il y sera question certes du passé, avec les premiers avions à moteur, mais aussi (et surtout) du futur de

l'aviation qui cherche à tendre de plus en plus vers des solutions sans aucune émission de carbone. Nous y découvrirons également comment les aérodromes jouent aujourd'hui un rôle prépondérant dans les trames vertes des villes, en matière de biodiversité et de lutte contre les îlots de chaleur.

# SOM-

# MAIRE



<b>PROGRAMME</b>	<b>P 05-06</b>
<b>LOÏC BLAISE</b>	<b>P 07-10</b>
<b>ROMAIN HUGAULT</b>	<b>P11</b>
<b>CHABBERT BERNARD</b>	<b>P 12</b>
<b>LUCIO PERINOTTO</b>	<b>P 13-14</b>
<b>L'AVION ÉLECTRIQUE</b>	<b>P15- P16</b>
<b>LES AVIONS HISTORIQUES</b>	<b>P17 -24</b>
<b>HISTOIRE AÉRODROME</b>	
<b>POLYGONE</b>	<b>P 25-26</b>
<b>PRÉSENTATION SIMULATEUR</b>	<b>P17 -24</b>
<b>LE MUSÉE DU PARACHUTISME</b>	<b>P 25-26</b>

# PROGRAMME

## VENDREDI 24/09/2021

*Journée réservée aux écoles*

**14h-16h**

**Conférence Loïc BLAISE**  
pour les collégiens

**16h-18h**

**Echanges et débat**  
avec les CM1 et CM2

**Soir**

Soirée  
des bénévoles

**Visite des installations**  
pour les CM1 et CM2

**Visite des associations**  
pour les collégiens

## SAMEDI 25/09/2021

**10h-11h**

Accueil des officiels  
et VIP

**11h-12h**

Inauguration  
de la plaque  
« Polygone Saint  
– Exupéry »

**14h-15h**

**15h-16h**

**16h-17h**

**17h-18h**

MEETING AERIEN

**Soir**

Soirée gala

## DIMANCHE 26/09/2021

**10h-11h**

**11h-12h**

Conférence Loïc BLAISE

**14h-15h**

MEETING AERIEN

**15h-16h**

**16h-17h**

**17h-18h**

Remise des prix

- Concours  
DNA/Crédit Mutuel
- Concours des écoles

## ANIMATIONS CONTINUES

Expositions : Romain HUGAULT, Aérobiodiversité,  
créations concours de dessin DNA et écoles

Dédicaces du livre

« St Ex, un prince dans la citadelle » par Romain HUGAULT

Dédicaces des livres et illustrations par Lucio PERINOTTO

Baptêmes de l'air

Simulateur de vol

Présentation des avions anciens

Restauration et buvette sur place

**Loïc Blaise a l'aviation gravée dans l'ADN. Plus jeune commandant de bord au monde sur le légendaire PBY Catalina, premier pilote à boucler le tour du cercle arctique à bord d'un prototype d'hydravion léger russe, en compagnie du cosmonaute Valery Tokarev, Loïc travaille aujourd'hui à la conception d'un hydravion d'exploration zéro émission et prépare un nouveau raid en cinq chapitres, sur les cinq continents, reliant les zones et populations les plus menacées du monde.**

Loïc Blaise a l'aviation gravée dans l'ADN. Plus jeune commandant de bord au monde sur le légendaire PBY Catalina, premier pilote à boucler le tour du cercle arctique à bord d'un prototype d'hydravion léger russe, en compagnie du cosmonaute Valery Tokarev, Loïc travaille aujourd'hui à la conception d'un hydravion d'exploration zéro émission et prépare un nouveau raid en cinq chapitres, sur les cinq continents, reliant les zones et populations les plus menacées du monde.

En 2018, Loïc Blaise a ouvert la dernière route aérienne encore inexplorée : le tour du monde par le cercle polaire arctique.

Il a mené à bien sa lutte au corps à corps avec les éléments lors d'une incroyable aventure aéronautique, saluée par l'ensemble des pilotes. À bord de Polar Kid, un prototype d'hydravion ultra léger et éco-responsable, en 45 jours, 23000 kilomètres, traversant 3 continents, 3 océans et 7 mers, Loïc a bouclé une véritable odyssée en compagnie de son coéquipier le cosmonaute russe Valery Tokarev.



6 ans plus tôt, pourtant, les médecins lui annonçaient qu'il ne volerait plus. Pilote instructeur, pilote de ligne, Loïc officiait à bord de l'un des derniers hydravions PBY Catalina encore opérationnels au monde, quand la sclérose en plaques l'a privé de sa licence de vol.

Garder le sens du combat est devenu un impératif vital. Il a décidé de lier son destin à celui des mondes polaires et a lancé les expéditions Polar Kid. L'Arctique est une illustration permis de ce qu'il vit au quotidien, avec un dénominateur commun : l'urgence d'agir et de trouver des solutions. L'ampleur du défi lui a permis de débloquent les premières clés de résilience et d'éprouver sa formule de pilotage en conditions dégradées. Il emmène dans ses voyages, grâce aux technologies de réalité immersive, des enfants atteints eux aussi de pathologies dégénératives et, par l'exemple, leur fait non pas une promesse mais la démonstration d'un avenir possible.

En utilisant les outils aéronautiques pour reprendre le contrôle, il a développé une méthode pour la partager ensuite avec d'autres. L'idée maîtresse étant de permettre à une personne en perte d'autonomie de rester aux commandes de sa vie. En appliquant cet outil à la lettre, il a réussi à reprendre son vol et son dernier exploit en est la meilleure démonstration. La méthode « Copilote » a d'ailleurs été primée au Hacking Health Camp de Strasbourg.

Ne comptant pas s'arrêter là, Loïc Blaise travaille d'ores et déjà à une nouvelle première mondiale : un vol zéro émission à bord d'un avion d'exploration recyclé, fonctionnant à l'hydrogène, produit sans énergie fossile.

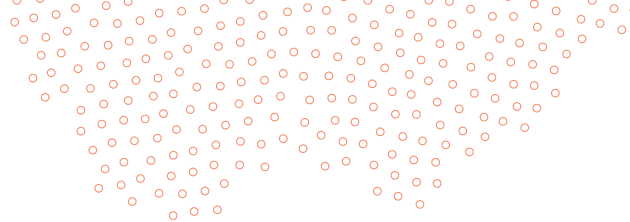
**Ce quadragénaire combatif non seulement maintient le cap, mais surtout fait de toute épreuve, toute problématique une force, un levier d'évolution en puissance.**

Loïc est un voyage au delà de l'impossible : des dernières forêts vierges d'Europe aux glaciers géants de l'arctique, des commandes d'un chasseur de la Seconde Guerre Mondiale au quotidien d'un malade atteint d'une pathologie dégénérative, il mène des collaborations improbables avec un chasseur inuit, un cosmonaute ou un neurochirurgien. Son approche toujours positive, nourrie par une vie hors norme : ouvrir l'horizon du possible.

En 2019 et 2020, Loïc Blaise est reparti sur la glace groenlandaise avec de jeunes inuits, pour préparer un voyage de 800km en chien de traîneau sur la dernière banquise de la Baie de Melville. -30°, 60 chiens, 5 traîneaux... ce voyage doit rejoindre « Camp Century », une

base nucléaire secrète américaine abandonnée sous la glace. Ils déploieront une balise de détresse sur le site de cette Atlantide arctique qui menace de contaminer tout le Groenland.

Pour l'ensemble de ses engagements, Loïc Blaise a reçu en 2018 la médaille de la Fédération Aéronautique Internationale et le prix de « l'Aventurier de l'année », après Mike Horn ou Bertrand Piccard. Il est ambassadeur de la Fondation Antoine de Saint-Exupéry pour la Jeunesse et parrain de Maisons Internationales pour la Jeunesse et l'Éducation.



**L'incroyable voyage de Polar Kid** (2017),  
film documentaire de 52'  
pour France Télévision et Voyage

**À PARAÎTRE**

**Une course contre la nuit**,  
Éditions Robert Laffont

**FILMOGRAPHIE**

**10**

**PRIX ET DISTINCTIONS**

**Aventurier de l'année 2018**  
au Festival International du film d'aventure  
**Médaille de la Fédération Aéronautique Internationale**  
pour le premier tour aérien du cercle arctique  
**Prix Latécoère Explorer**  
**Prix Hacking Health 2018**  
pour son application « Copilote » visant à permettre  
aux personnes en perte d'autonomie de garder  
le contrôle de leur vie  
**Coup de coeur des Trophées Europe 1 de l'avenir**  
**Coup de coeur France Info**  
pour l'ensemble de ses exploits



**09**

# ROMAIN HUGAULT

Né en 1979, Romain Hugault se passionne très tôt pour le domaine aéronautique et obtient son brevet de pilote à dix-sept ans. Il a alors le choix entre faire de son métier pilote et dessiner pour le plaisir, ou devenir dessinateur et pilote en loisir : il opte pour la seconde option. Suite à ses études à l'École Estienne, il a illustré des ouvrages de référence en matière d'aviation, dont certains pour l'armée de l'air.

L'essentiel de son œuvre consiste en des bandes dessinées d'aviation, notamment durant les deux Guerres mondiales. Inspiré également par les pin-ups de cette époque, il est l'auteur de plusieurs artbooks intitulés Pin-Up Wings. Il a vendu à ce jour plus de 800.000 albums. Ses séries Angel Wings, Le Pilote à l'Edelweiss ou encore. Le Grand Duc sont traduites dans de nombreux pays, dont les USA, le Japon ou la Russie.



## SAINT EX : UN PRINCE DANS LA CITADELLE

Au début des années 1970, Bernard Chabbert devient reporter à Europe 1 et débute par la couverture du programme Apollo à Houston. Dans le même temps, il devient rédacteur en chef du journal aéronautique Aviasport. En 1991, il lance sur France 3 l'émission Pégase, le pendant aéronautique de Thalassa.

Un succès d'audience indiscutable avec près de 800.000 téléspectateurs par émission.

Bernard est la référence incontournable du journalisme aéronautique en France, son succès s'étendant aussi en Angleterre et aux États-Unis.

Par ailleurs pilote, il totalise plus de 1 600 heures de vol sur plus de 250 types d'avions. Son père fut pilote de l'Aéropostale dès 1929 et ami d'Antoine de Saint-Exupéry, partageant avec lui des responsabilités comme responsable d'escale en Afrique.

# CHABBERT BERNARD

*Présentation du livre de Bernard Chabbert, illustré par Romain Hugault, « St Ex, un prince dans la citadelle » aux Éditions Paquet*

Au début des années 1970, Bernard Chabbert devient reporter à Europe 1 et débute par la couverture du programme Apollo à Houston. Dans le même temps, il devient rédacteur en chef du journal aéronautique Aviasport. En 1991, il lance sur France 3 l'émission Pégase, le pendant aéronautique de Thalassa.

Un succès d'audience indiscutable avec près de 800.000 téléspectateurs par émission. Bernard est la référence incontournable du journalisme

aéronautique en France, son succès s'étendant aussi en Angleterre et aux États-Unis.

Par ailleurs pilote, il totalise plus de 1 600 heures de vol sur plus de 250 types d'avions. Son père fut pilote de l'Aéropostale dès 1929 et ami d'Antoine de Saint-Exupéry, partageant avec lui des responsabilités comme responsable d'escale en Afrique.

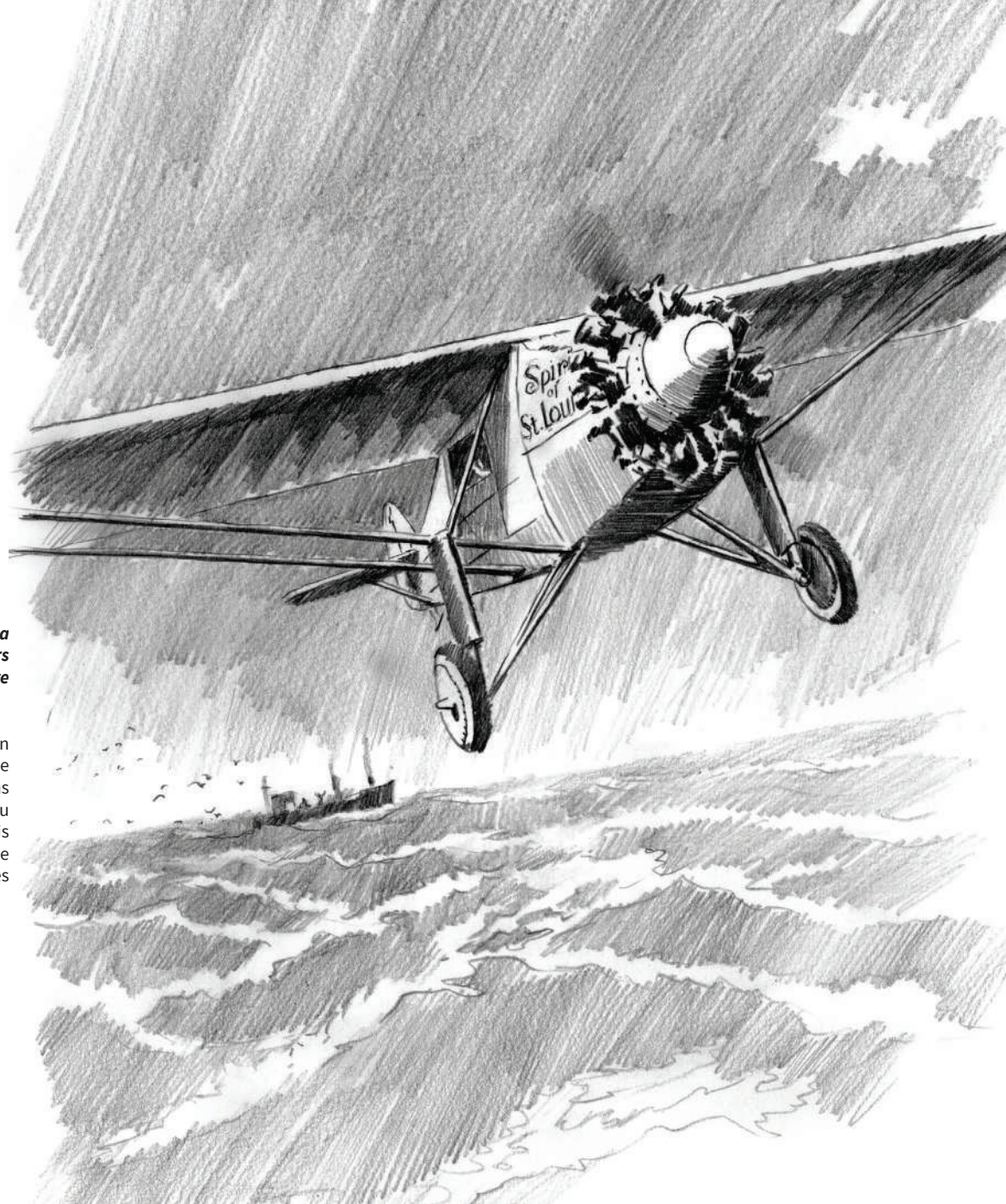


# LUCIO PERINOTTO

*« La passion et le talent de Lucio Perinotto sont reconnus depuis 1992, date à laquelle il est nommé « Peintre de l'air et de l'espace ».*

*C'est un véritable tournant dans la carrière de ce graphiste, qui peut alors vivre pleinement de sa passion : peindre les plus beaux avions du monde.*

Avec un sens du détail qui confère à son œuvre un côté authentique, presque nostalgique, il redonne vie aux avions de légende : Constellation, Concorde ou « warbirds » de la dernière guerre. Depuis 2012, cinq ouvrages regroupant une petite partie de son œuvre sont publiés aux Editions Paquet. »



# LE FUTUR

# EST DÉJÀ

# LÀ!

***L'aviation saura s'adapter aux nouvelles contraintes environnementales, tous ses acteurs y travaillent déjà avec des résultats concrets.***



Cet avion école présente les mêmes qualités aérodynamiques que les avions thermiques et se pilote plus simplement. L'ULM Alpha Electro est léger, plus sensible au vent mais ne génère aucune émission de CO2 et permet de réduire la pollution sonore de moitié. Une heure de recharge permet d'avoir une heure d'autonomie pour 2 passagers. Doté d'une autonomie de 140 Km, capable d'aller à plus de 180Km/heure et à une altitude de 4000 mètres.

Les séances d'instruction ne dépassent guère 45 minutes avec de nombreux tours de piste en enchaînant les posés-décollés. Des manœuvres répétitives bruyantes pour les riverains qui se réjouissent de voir arriver les avions électriques.

***PREMIER EXEMPLE :  
Avec l'Alpha Electro,  
le constructeur Slovène  
présente en 2015 sa vision  
de l'avenir de la formation  
à zéro émission  
des futurs pilotes.***

À l'occasion du meeting du centenaire, la société Finesse Max (Haguenau) vous propose de découvrir cet avion hors du commun.

Son petit frère, le VELIS Electro vient de recevoir sa certification et devient ainsi le premier AVION électrique certifié EASA dans le monde (EASA.A.573 TCDS).



# LES AVIONS

# HISTORIQUES

## SOPWITH CAMEL

*Le Sopwith Camel est un avion de chasse britannique de la Première Guerre mondiale considéré comme un des meilleurs avions conçus par le bureau d'études de Thomas Sopwith.*

« Allez, allez ! Partez ! Tout seul. Vous êtes lâché.

Je vous lancerai une fusée verte

quand il sera temps d'atterrir. Allez ! »

*Lui lance son instructeur Robert Aéby, lors de son 1er vol solo.*

**Antoine de Saint-Exupéry** commence à prendre des leçons privées de pilotage pendant son service militaire au 2e Régiment d'aviation de Strasbourg.

Le Farman F-40 de son instructeur, Robert Aéby, ayant rendu l'âme, il poursuit son apprentissage sur un modèle d'avion britannique, le Sopwith F-CTEE. Le samedi 9 juillet 1921, il fait un premier tour en double- commande. De retour au point de départ, son élève n'ayant pourtant à son actif que très peu d'heures de pilotage, Robert Aéby lui dit : « Allez, allez ! Partez ! Tout seul. Vous êtes lâché.

Je vous lancerai une fusée vert quand il sera temps d'atterrir. Allez ! » À 11h10, Antoine de Saint-Exupéry décolle pour son premier vol en solo. Le Sopwith F-CTEE est un appareil au maniement plus délicat. Il se présente trop haut à l'atterrissage et sa vitesse est trop importante.

Il s'en rend compte au dernier moment et remet les gaz mais trop brutalement, entraînant un début incendie. Il réussit à atterrir quand même. Dans l'après-midi, Robert Aéby ayant informé le Commandant Garde de ce premier vol solo, celui-ci exige l'arrêt des leçons de pilotage.

<https://www.antoinedesaintexupery.com/les-avions/>



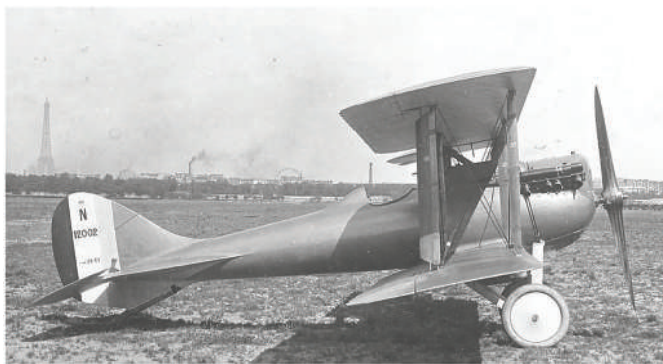
**Le Nieuport-Delage NiD.29 est un avion militaire français de l'entre-deux-guerres. Ce fut l'un des avions pilotés par Saint-Exupéry au début de sa carrière.**

**« Je vole au Bourget et à Villacoublay aussi où je suis détaché par le ministère pour faire de l'acrobatie. Je pilote le Nieuport 29 qui est l'avion le plus rapide des temps modernes, un petit bolide rageur. »**

*Antoine de Saint-Exupéry, Lettre à sa mère, Paris [1922]*

En 1922, **Antoine de Saint-Exupéry** finit d'accomplir son service militaire à la base de Villacoublay, puis au 34e Régiment d'aviation du Bourget. Là, il s'entraîne sur plusieurs types d'appareils dont le Nieuport Delage 29, récemment mis à la disposition de l'armée française. Cet avion de chasse est équipé de 2 mitrailleuses Vickers synchronisées tirant à travers l'hélice. Le moteur à refroidissement par eau est un Hispano-Suiza 8Fb, de 8 cylindres en V.

<https://www.antoinedesaintexupery.com/les-avions/>



## NIEUPOINT 29

**Réalisé en 1930, le Morane-Saulnier 315 était un avion biplace d'entraînement primaire. C'était un monoplane à aile parasol de construction mixte et équipé d'un moteur radial Salmson 9Nc de 135 ch.**

## MORANE SAULNIER 317

Très manoeuvrant, cet avion s'illustra dans les meetings d'avant-guerre. À la suite des quatre prototypes assemblés, la production atteignit près de 350 exemplaires, avec une trentaine de machines construites après la Deuxième Guerre mondiale. Ces appareils servirent largement dans l'Armée de l'Air, mais aussi dans l'Aéronavale, et dans diverses écoles de pilotage civiles.

Dans les années 1960, afin de transformer ces avions en remorqueurs de planeurs, quelques MS-315 furent modifiés, adaptation d'un moteur en étoile Continental W-670 K de 220 ch, changement de l'hélice, remplacement des roues pleines par des roues avec pneumatiques et freins, remplacement de la béquille arrière par une roulette. L'avion ainsi modifié porta l'appellation MS-317 et fut produit à environ quarante exemplaires.



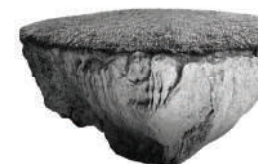
# DEWOITINE 286

Emile Dewoitine a été un pionnier de la construction semi-monocoque métallique pour les avions, avec un revêtement travaillant. C'est ainsi qu'à la demande du Service technique militaire suisse, la série des D-26 a vu le jour au début des années 1930, comme avion d'entraînement à la chasse et au combat aérien, avec un Wright Whirlwind de 250 ch.



# BOEING STEARMAN

Le Boeing-Stearman Model 75 est un biplan utilisé comme avion d'entraînement militaire. Au moins 9 783 modèles ont été construits aux États-Unis par le fabricant Boeing et Stearman durant les années 1930 et 1940.



22

# CAUDRON C270 « Luciole »

Le **Caudron C.270 Luciole** est un avion de tourisme, de sport aériens et d'entraînement produit en France dans les années 1930. Il dérive du C.230. Construit en 1932, le Caudron C.270 n°66007/32 est le seul

appareil du type équipé d'un moteur en étoile Salmson. Il fait aujourd'hui partie de la collection de l'Amicale Jean-Baptiste Salis à la Ferté-Alais.



# CESSNA 140

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, il apparut évident aux responsables de Cessna que les nombreux pilotes démobilisés par l'US Army Air Forces et l'US Navy représenteraient une manne pour l'industrie aéronautique.

Mais pour cela il fallait pouvoir concevoir et usiner un avion de tourisme léger, facile à piloter, et surtout bon marché. C'est ainsi que fut lancé le développement du **Cessna 140**. Il est équipé d'un moteur Continental de 85 cv.



21

# PITTS SPECIAL

*Le Pitts special est un avion de voltige biplan conçu par Curtis Pitts, qui a accumulé plus de victoires en compétition que n'importe quel autre avion depuis son premier vol en 1944.*

Le Pitts Special domina la compétition dans les années 1960 et les années 1970 et, même au début du xxi<sup>e</sup> siècle, il reste un avion efficace en compétition dans les catégories inférieures.



*La naissance du SV4 remonte à 1933. Stampe et Vertongen construisent un appareil biplan doté d'ailerons sur le plan inférieur. Ce prototype décolla de Durne la même année.*

# STAMPE

Ce prototype désigné SV4-B, vola en septembre 1937, équipé du moteur Gipsy Major I inversé de 130 ch. Déclaré vainqueur du concours pour les avions écoles de base de l'armée Belge, il participa à de nombreux meetings.

Stampe construisit un deuxième et troisième SV4-B amélioré notamment par l'adoption d'ailes symétriques à flèches positives. Ce dernier fut présenté en France en 1939 et il fit sensation. La France passa alors une commande de 600 exemplaires. Équipé du moteur Renault 4 Pei de 140ch, le premier SV4-C pris l'air en janvier 1946.



23

*Le Fw 44 est un avion d'entraînement de base biplan conçu dans les années 1930. Il dispose d'un train classique fixe, d'un cockpit en tandem ouvert à doubles commandes.*

Son fuselage était fait de tubes d'acier recouvert de métal à l'avant et entoilé à l'arrière, et ses ailes étaient construites en bois et recouvertes de contreplaqué

ou entoilées. Le Stieglitz (chardonneret en allemand) fut conçu pour l'entraînement et la voltige, et fut le premier succès majeur de Focke Wulf.

# FOCKE-WULF F44 Stieglitz



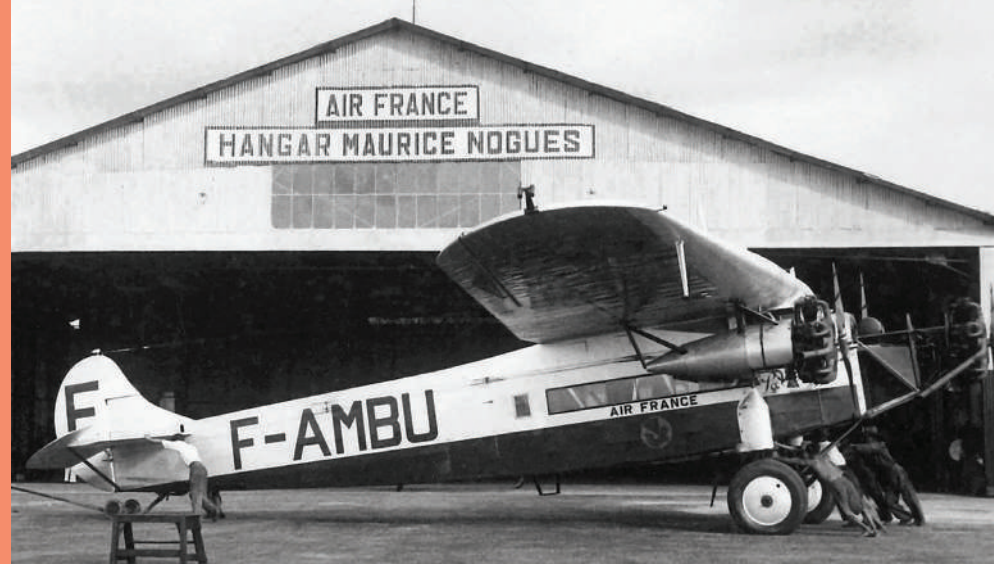
24

# HISTOIRE

# AÉRODROME

# POLYGONE

L'histoire de l'aérodrome du Polygone est exceptionnelle et se confond avec l'histoire du siècle et celle de l'aviation au sens large. Issu d'un polygone de manœuvre et d'artillerie, d'où son nom, il est d'abord dévolu à une utilisation militaire avec l'implantation de hangars à dirigeables puis, après les premiers vols en 1910 sur Antoinette, accueille pendant la Première Guerre mondiale une escadrille d'avions allemands.



Après la guerre et redevenu français, l'aérodrome recevra le célèbre 2e Régiment d'aviation de chasse, dont seront membres des as tels que René Fonck au sein de l'escadrille des Cigognes, et au sein duquel Saint Exupéry, alors stationné à Strasbourg, obtiendra son brevet de pilote. Dans les années 30, le régiment laissera la place à un Groupe d'observation aérien. On aura compté jusqu'à 200 avions sur l'aérodrome.

Parallèlement, il s'ouvre à la circulation aérienne générale en mars 1920 et le trafic civil s'y organise avec la création de la Franco-Roumaine (qui réalisera le premier vol commercial de nuit) qui va relier Paris à Bucarest en passant par la Tchéquie et la Pologne. Cette compagnie deviendra la CIDNA qui, animée par l'infatigable défricheur de lignes Maurice Noguès, poursuivra l'extraordinaire aventure des lignes d'Orient pour conquérir la Turquie, la Russie, puis la Chine.

La crise de 1929 passera par là et la restructuration du secteur aérien verra finalement la création en 1933, à partir de la CIDNA, d'Air Orient et d'Air Union entre autres, de la compagnie Air France. Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'aérodrome sera dévolu à une unité de formation des pilotes de la Luftwaffe, et après-guerre, il prendra sa vocation actuelle d'aérodrome d'aviation générale et de loisir, le trafic commercial ayant été définitivement transféré vers l'aéroport d'Entzheim.



# PRÉSENTATION SIMULATEUR



À l'occasion du centenaire, la société Skycenter exploitant les simulateurs de Boeing 777 et Mirage 2000 sur l'aéroport de Strasbourg Entzheim, va mettre en place sur le terrain du Polygone un simulateur accessible à tous le temps de l'événement.

Fort de son expertise dans l'animation de séance de pilotage d'avion complexe au profit du grand public, l'équipe d'instructeur de Skycenter accompagnera les volontaires pour un vol d'initiation d'avion d'époque.

Le simulateur sera équipé d'un casque de réalité virtuelle et d'un modèle de vol réaliste.

Un pilote instructeur encadrera les séances pour permettre à tous de vivre cette expérience au plus proche du réel.

Les simulateurs de l'aéroport de Strasbourg :

<https://flightadventures.fr/>

# LE MUSÉE DU PARACHUTISME

**Que vous soyez parachutiste ou non, si vous passez par le terrain du Polygone à Strasbourg, ne manquez pas de venir visiter le musée du parachutisme**



Créé par Roland Le Faou, bénévole au Centre Ecole Régional de Parachutisme - Alsace, il est unique en France.

Dans les salles "André-Jacques Garnerin" et "Patrick de Gayardon", vous aurez l'occasion de découvrir l'histoire des pionniers du parachutisme, et de toutes celles et ceux qui ont fait que ce sport est ce qu'il est aujourd'hui.

Les nombreux parachutes exposés vous montreront l'évolution du matériel depuis le "dorsal-ventral" aux parachutes d'aujourd'hui, en passant par les premiers "tout dans le dos".

Le musée, c'est également une documentation impressionnante : de nombreux ouvrages sur l'histoire du parachutisme, des revues, et une quantité incalculable de photos.



Roland Le Faou a rassemblé une multitude d'articles qu'il a classés par thèmes. Vous pourrez entre autres connaître toute l'histoire du terrain du Polygone, et celle des parachutistes d'essai, des sièges éjectables, des combinaisons ailées ainsi que la vie des regrettés Patrick De Gayardon et Colette Duval, entre autre...

Le musée vous permettra encore de voir l'évolution des combinaisons de saut, des déclencheurs de sécurité et autres altimètres.

Et ceci n'est qu'un petit aperçu de ce que vous pourrez voir ; alors, n'hésitez pas à faire le détour pour venir visiter ce musée qui, rappelons le, est unique en France.

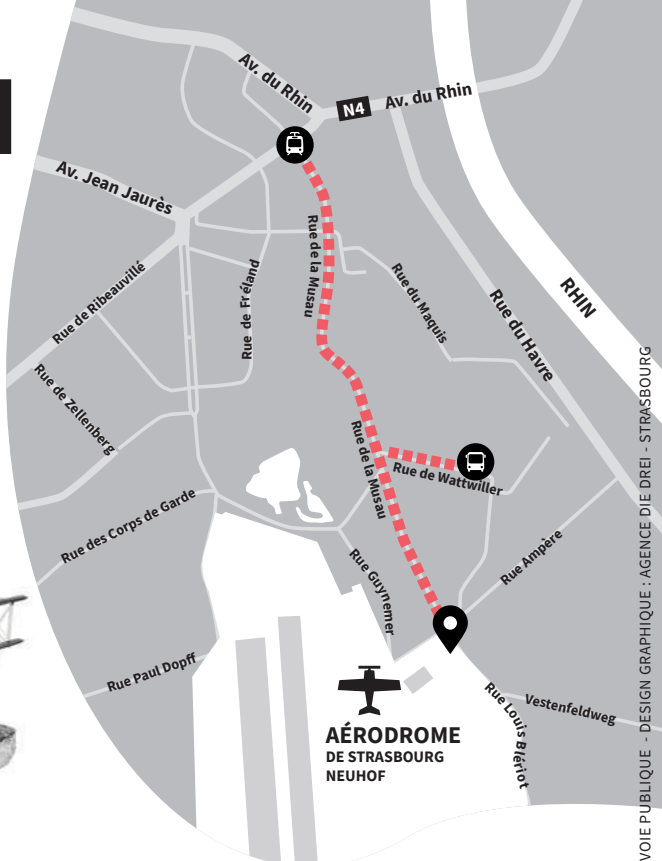
# PLAN



**TRAM C ou D**  
Arrêt Jean Jaurès



**BUS 30**  
Arrêt Wattwiller



NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE - DESIGN GRAPHIQUE : AGENCE DIE DREI - STRASBOURG



[www.atap-polygone.fr](http://www.atap-polygone.fr)