

# DOSSIER DE PRESSE

Mise à jour :  
06-08-2018

## AIR LEGEND

PARIS - VILLAROCHE

8-9 SEPT. 2018

BILLETS EN PRÉ-VENTES SUR  
[WWW.AIRLEGEND.FR](http://WWW.AIRLEGEND.FR)

AERODROME DE MELUN-VILLAROCHE



*Olivier Danger*





Paris-Villaroche Air Legend en bref - p.3

Melun-Villaroche : un aérodrome mythique – p.4

Programme – p.7

Plateau aérien

Liste des avions – p.8

Exclusivité F86 Sabre – p.9

Fiches avions – p.10

Exposants – p.14

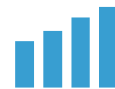
J-M Airshow – p.15

Partenaires – p.16

Organisation – p.17

Contact & infos presse – p.18

# PARIS-VILLAROCHE AIR LEGEND EN BREF



Le meeting aérien Paris-Villaroche Air Legend aura lieu les **8 et 9 septembre 2018** sur le mythique aérodrome de Melun. Le site, vaste, facile d'accès et en développement, se prête particulièrement à un événement qui attend 30.000 visiteurs.

La grande richesse de Melun, outre son glorieux passé industriel et ses vastes installations, réside dans la collection d'avions basée à l'année sur l'aérodrome, celle des associations France Flying Warbirds, Un Dakota sur la Normandie et l'Association des Mécaniciens Pilotes d'Aéronefs Anciens. Ils constitueront une grande partie du programme.

Le plateau est organisé en **deux tableaux principaux, aviation de transport et Seconde Guerre mondiale.**

Catalina, DC 3, Noratlas, Transall pour le transport...

**Côté warbirds, c'est toute une escadrille qui débarque à Melun**, plus de 45 avions ! Vampire, Mustang P51, Spitfire, Corsair, Skyraider, Hurricane, Avenger, P47, Curtiss P40, etc. Le Sabre F86, un avion venu tout droit des USA, fera **son tout premier meeting en Europe !**

Voltige moderne avec Catherine Maunoury, hélicoptère et **4 Rafale Marine** sont également au programme. La **Patrouille de France** est attendue le samedi (passage trois couleurs le dimanche).

**60 avions dont 45 warbirds** seront rassemblés à Melun-Villaroche, du jamais vu depuis la fin de la deuxième guerre mondiale !

Au sol, de nombreuses animations sont prévues pour petits et grands : spectacle de pyrotechnie, groupe de chanteuses « Satin Doll Sisters », simulateurs, stands gastronomiques, librairies et boutiques, reconstitutions de bivouacs militaires, véhicules anciens etc.

Les industriels aéronautiques seront présents lors d'une journée professionnelle le vendredi 7 septembre (non ouverte au public).

Lire le communiqué de presse du 11 juin 2018 : <https://lc.cx/mhbo>

**Tarifs : 24€ en prévente sur [airlegend.fr](http://airlegend.fr) - 27€ le jour du meeting**

# MELUN-VILLAROCHE : UN AERODROME MYTHIQUE



Sur le plateau de Villaroche, bourg de la commune de Montereau-sur-Jard, au nord de Melun, préfecture de Seine-et-Marne, un **champ d'aviation voit le jour début 1939** sur un domaine de 137 hectares. Des avions – Salmson Cricri, Morane 138, Caudron Luciole – venus du site proche de Crisenoy-Fouju, s'y installent dans deux hangars. Avec l'arrivée du conflit, une escadrille de bimoteurs Potez 631 s'installe et doit partager le terrain avec l'aéro-club Albert Moreau, terrain où sont aussi implantées une école militaire de pilotage et la chasse de nuit chargée de protéger la région parisienne.

Melun-Villaroche a été successivement occupé par les armées françaises, allemandes et américaines. La Luftwaffe s'installe le 1er juin 1940 pour quatre ans. Les Allemands, dès 1941, vont construire deux pistes en béton (est-ouest, nord-sud) mesurant chacune 1 600 mètres, équipées d'aires de parking afin d'exploiter des Junkers Ju 88, puis Ju 188. L'aérodrome est régulièrement bombardé. Les Allemands évacuent le 22 août 1944 laissant la place aux Américains avec des escadrilles de North American. À la fin de l'année 1944, le terrain sera affecté à la Direction technique et industrielle de l'Aéronautique (DTI). Pendant quelques mois, des Messerschmitt Me 262 équipés de réacteurs Junkers Jumo 004 seront stockés sur l'aérodrome avant d'être envoyés aux États-Unis.

En outre, **la base est surtout connue pour les nombreux essais de prototypes civils et militaires** qui y ont eu lieu jusqu'au début des années 1980, en particulier ceux de plusieurs avions Mystère, Mirage, Etendard, avions à décollage vertical Balzac (qui donna son nom à l'aire Balzac - là où l'appareil fut testé en vol vertical), etc., de Dassault Aviation. D'autres avionneurs y assemblent leurs nouveaux appareils comme Breguet Aviation (Jaguar, Taon), René Hirsch, René Leduc, Morane-Saulnier (MS 755 Fleuret Paris), Potez Aviation (Potez 840, Potez 75) SNCAN (Nord 2500 Noratlas, Nord 262, Gerfaut, Nord C160 Transall, Griffon), SNCASO (Vautour, Espadon, Trident, Aquilon) <sup>(1)</sup>.



À la fin de l'année 1946, l'aérodrome bénéficiera de la construction de bâtiments et de hangars au nord des pistes puis de la tour de contrôle. **En décembre 1947, cet aérodrome recevra les essais en vol de la Snecma – Safran Aircraft Engines aujourd'hui** - basés auparavant sur l'aérodrome de Vélizy-Villacoublay. La division moteurs du groupe Safran y écrit aussi des pages de l'aéronautique en y assemblant des propulseurs militaires comme le M53 (Mirage 2000) ou le M88 (Rafale) mais aussi la gamme des réacteurs civils **CFM et Leap, les moteurs les plus produits dans le monde**, équipant entre autres les Airbus A320 et les Boeing 737.

Le 28 février 1948, **le colonel Constantin Rozanoff ouvrira la voie de l'aérodrome aux avions à réaction** en décollant pour son premier vol d'essai, un Dassault Ouragan équipé de moteurs Rolls-Royce Nene. Il trouvera malheureusement la mort le 3 avril 1954 lors de la présentation d'un Mystère IV suite à une défaillance des commandes de vol.

Dans les années 1980, les pistes, larges de 60 mètres et longues de 2 800 mètres (aujourd'hui 1 972 m) pour celle orientée est-ouest et 2 400 mètres (aujourd'hui 1 300 m) pour celle orientée nord-sud, permettent l'atterrissage d'avions dont la masse à l'atterrissage est de 60 tonnes. Cet aérodrome longtemps placé sous l'autorité de la Direction générale de l'armement (DGA), dépendant du ministère de la Défense, passera en janvier 1982 sous responsabilité du ministère des Transports. Les essais en vol avaient migré à Brétigny puis à Istres et à Cazaux pour s'affranchir des contraintes de la circulation aérienne en région parisienne.

Transféré en 2007 par l'État au **SYMPAV (Syndicat Mixte du Pôle d'Activités de Villaroche)**, l'aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique, est utilisé par un centre de la direction générale de l'Aviation civile, l'aéro-club de Melun-Villaroche « Constantin Rozanoff », Aéro-Sotravia, des ateliers de maintenance, et des collectionneurs d'avions anciens. Parmi les avions conservés, un DC 3 qui vole régulièrement en meeting ou en voyage, abrités dans des hangars eux-mêmes historiques, **conçus par Eiffel**, on peut aussi découvrir un Hurel-Dubois HD-34 caractérisé par son aile à grand allongement de 46 mètres. Junker 52, Mystère IV, Lysander, Skyraider, Tiger Moth, Nord 1101, T-6, Broussard Hydravion Latécoère 28, Stormovick et bien d'autres appareils encore complètent la flotte de l'association animée par Didier Chable et de quelques anciens pilotes et mécaniciens du Centre d'Essais en Vol. Une collection de moteurs de tous types et d'éléments de divers appareils (Blériot XI, Messerschmitt Me-109, Farman 40, V1...) est également entreposée. Mais les fanas de moteurs trouveront de l'autre côté de la piste est-ouest un autre musée, celui où le groupe Safran entretient la mémoire de ses aïeux Gnome & Rhône, Snecma, Hispano-Suiza, Sagem, SEP, Renault Aviation.

L'aérodrome développe actuellement **l'aviation d'affaires** dans l'est parisien en complément du Bourget, Pontoise et Toussus-le-Noble. Il est envisagé d'accueillir cinquante avions d'affaires par mois en moyenne d'ici un à deux ans. Depuis avril 2013, une société de « handling » (accueil et assistance aéroportuaires) Elyxan, y est installée et un hangar chauffé de 2 400 m<sup>2</sup> peut accueillir une dizaine de jets.

<sup>(1)</sup> Un ouvrage de référence, *Histoire du centre aéronautique de Melun-Villaroche* de Robert Lamouche aux éditions du Puits Fleuri.



# PROGRAMME



## VENDREDI 7 SEPTEMBRE 2018

Journée professionnelle non ouverte au public.

Exposants industriels aéronautiques, écoles et compagnies d'aviation de loisir/d'affaires, institutionnels.

## SAMEDI 8 - DIMANCHE 9 SEPTEMBRE 2018

**09h00** Ouverture au public

**10h-12h** Ouverture du parking avions au public (supplément 5€)

**10h-18h** Village exposants  
Stands gastronomiques  
Village-reconstitution Seconde Guerre mondiale  
Baptêmes d'hélicoptère  
Essais motos Ducati et Can Am  
Jeux gonflables  
Simulateurs  
Spectacle des Satin Doll Sisters (matin seulement)

**13h-18h** Démonstrations aériennes avec effets pyrotechniques  
Patrouille de France (*démonstration le samedi, passage le dimanche*)

**18h00** Fermeture au public

*Horaires indicatifs susceptibles d'être légèrement modifiés pour des raisons techniques ou d'organisation le jour de l'événement.*

## Infos pratiques

Paris-Villaroche Air Legend

8 et 9 septembre 2018

De 09h à 18h

Aérodrome de Melun

Entrée 27€ – Prévente 24€

Billetterie : [airlegend.fr](http://airlegend.fr)

#ParisAirLegend

# PLATEAU AÉRIEN



|                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------|
| Alpha Jet PAF                                                   |
| Alpha Jet Solo Display                                          |
| Boeing Stearman                                                 |
| C-160 Transall (ou Casa)                                        |
| CAC Boomerang Ca 13                                             |
| Chance Vought F4U Corsair                                       |
| Consolidated PBY Catalina                                       |
| Curtiss P-36 Hawk H-75                                          |
| Curtiss P-40                                                    |
| Dassault MD312 Flamant                                          |
| de Havilland Vampire (x2)                                       |
| Douglas AD Skyraider                                            |
| Douglas DC 3 (x2)                                               |
| Extra 300                                                       |
| Fieseler Storch                                                 |
| Grumman Avenger                                                 |
| Grumman Wildcat FM2                                             |
| Hawker Hurricane Mk. I (x2)                                     |
| Hawker Hurricane Mk.XII                                         |
| Hawker Sea Fury                                                 |
| Lockheed L-12 Electra                                           |
| Messerschmitt 109 Buchon                                        |
| Messerschmitt 109 Buchon (bi)                                   |
| Morane Saulnier MS 406                                          |
| Noratlas                                                        |
| North American F-86 Sabre – 1 <sup>er</sup> meeting en Europe ! |
| North American P-51 Mustang                                     |
| North American T-6                                              |
| North American T-6 G                                            |
| Piper L4B                                                       |
| Rafale Marine (x4)                                              |
| Republic P-47 Thunderbolt                                       |
| Supermarine Spitfire Mk V                                       |
| Supermarine Spitfire Mk VB                                      |
| Vultee BT13                                                     |
| Yak 3                                                           |
| Yak-3U PW                                                       |
| Yakovlev Yak 9                                                  |
| Yakovlev Yak-11                                                 |



## EXCLUSIVITÉ PARIS-VILLAROCHE AIR LEGEND 1<sup>RE</sup> DÉMONSTRATION EUROPÉENNE DU SABRE F-86

Le magnifique F86/E SABRE, icône de la guerre de Corée et qui a également volé dans l'armée de l'air sous le type F86D très connu, n'a encore été présenté dans aucun meeting aérien d'Europe.

Le SABRE F86 est un exemplaire unique en Europe. Il est exploité par la société Mistral Warbirds SAS, piloté et entretenu par des professionnels dans un centre de maintenance agréé. Il est basé sur l'aéroport d'Avignon-Provence.

Le F86 SABRE est un des plus beaux et des meilleurs chasseurs à réaction de l'US Air Force qui en Corée a abattu les chasseurs MIG15 au taux de 10 pour un 1. Son nouveau propriétaire, Fred Akary, le convoie des Etats-Unis en juin 2018.

Article Aerobuzz :

[www.aerobuzz.fr/aviation-generale/un-f-86e-sabre-dans-le-ciel-de-france/](http://www.aerobuzz.fr/aviation-generale/un-f-86e-sabre-dans-le-ciel-de-france/)

Vidéos :

[www.youtube.com/watch?v=G1Te5HwQ6lE](http://www.youtube.com/watch?v=G1Te5HwQ6lE)

[www.youtube.com/watch?v=zjZcYJxBF48](http://www.youtube.com/watch?v=zjZcYJxBF48)





## Boeing Stearman - L'école primaire

Réalisé à titre privé par Lloyd Stearman, le Stearman est adopté en 1935 après quelques modifications et devient PT 13 (Primary Training), l'avion école de base des futurs pilotes américains. Il est sans doute l'avion d'instruction primaire le plus construit avec plus de 12 000 exemplaires.



## Consolidated PBY Catalina - Le bateau volant

Le Consolidated PBY Catalina est un hydravion militaire conçu dans les années 30 aux États-Unis. Il est largement utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale, effectuant des missions très diverses. Il a été utilisé par plus de 25 pays différents, y compris comme avion de transport civil. Un certain nombre d'exemplaires sont encore employés comme bombardiers d'eau.



## Curtiss P-40N Warhawk - Le dernier des Mohicans

Le P-40 doit sa célébrité aux Tigres volants pilotés par des volontaires américains dans une épopée immortalisée par l'un d'eux, Tex Hill, dans son livre God is my copilot. Produit à quelques 13 700 exemplaires, entre 1939 et 1944, ses multiples versions servent sur les fronts d'Europe, d'Afrique du Nord, d'Extrême Orient et du Pacifique sans jamais accéder au qualificatif d'avion exceptionnel. Il se révèle pourtant une arme indispensable lorsque bien utilisée par des pilotes expérimentés.



## De Havilland Vampire - Le vampire contre-attaque

Comme les Allemands, les Britanniques travaillent très tôt sur le mode de propulsion par réaction. De Havilland réalise un avion mono-réacteur de petites dimensions autour du Halford H.1 d'une tonne et demi de poussée qu'il a lui-même construit. Le premier Vampire F.1 arrive en avril 1945, trop tard pour participer au conflit. Cet excellent appareil avec ses évolutions est construit à plus de 4000 exemplaires jusqu'en 1958 et qui comprennent sa fabrication sous licence en France (ou il s'appelle Mistral), en Italie, en Suisse etc.



© H. Ludwig

## Douglas AD Skyraider - L'arme absolue

Le Skyraider est conçu en 1944 par Douglas. L'US Navy en commande 548 sous la nouvelle dénomination AD Skyraider (A pour Attaque et D pour Douglas). Arrivé trop tard pour participer à la Seconde Guerre mondiale, sa version AD-4 dont le Wright R-3350-26W atteint désormais plus de 300 ch fait celle de Corée. Il fait ensuite celle du Vietnam et comme il est encore le meilleur appareil d'appui tactique au monde, il est même envisagé en 1966, de reprendre sa production arrêtée à 3 180 exemplaires en 1957. Divers pays en acquièrent différentes versions dont la France qui l'utilise d'abord en Algérie puis au Tchad.



© Jean-Marie Urlacher

## Douglas DC-3 - L'indispensable outil

Le Douglas DC-3 (désignation civile) ou C-47 (désignation militaire) ou encore Dakota (surnom donné par la Royal Air Force) fait son premier vol en 1935. Né en Californie, à Santa Monica, il incarne le transport aérien moderne, fiable, confortable.

Symbole de la Libération, la silhouette du DC3 est devenu une icône moderne au même titre que la Jeep.



© H. Ludwig

## Fiesler Storch MS502 Criquet - La bonne à tout faire

Le Fiesler Storch est une étonnante machine capable de décoller en moins de 65 m, de se poser en une vingtaine de mètres et de se tenir quasiment immobile en l'air face au vent. Né d'un projet datant de 1935, accepté après essais par la Luftwaffe en 1937, il est utilisé pour la liaison, l'observation, le transport de blessés, les missions commando et sert sur tous les fronts durant toute la guerre. Après-guerre en France, Morane-Saulnier construit des Storch quelle baptise Criquet.



© J-P Touzeau

## Grumman TBF Avenger - L'artillerie de marine

Le TBF Avenger est un gros triplace bien armé, pourvu d'une large soute capable d'accueillir une torpille ou une charge de bombes de même poids et emmené par un Wright R-2800 de 1700 ch. Avion s'étant taillé une belle réputation d'efficacité dans le Pacifique, l'Avenger équipe les marines britanniques, canadiennes, françaises, hollandaises et même japonaise après-guerre. Il termine sa carrière dans le civil comme avion de lutte anti-incendie au Canada.



## North American P-51D Mustang - Le maître du ciel

Le P-51D Mustang est l'outil qui a offert la supériorité aérienne à l'US Air Force sur tous les chasseurs à hélice de la Luftwaffe comme sur tous ceux des armées impériales japonaises. La production totale du Mustang s'établit à près de 15700 exemplaires de tous types.



## North American T-6 - L'école de la chasse américaine

Le T-6, biplace d'entraînement avancé est le descendant d'une famille d'avions d'instruction produits par North American. Produit à plus de 15 000 exemplaires, il forme la plupart des futurs pilotes de toutes les aviations alliées durant et après la guerre, étant utilisé par certains pays dans ce rôle jusque dans les années 70. La France l'emploie aussi en version armée en Algérie pour des missions anti-guérilla contre le FLN.



## Yak 11 - L'école de la chasse soviétique

Le Yak 11 est un biplace d'entraînement à la chasse conçu au terme de la Seconde Guerre mondiale par Alexandre Yakovlev sur la base de la cellule du Yak-3 immortalisé par les exploits de l'escadrille Normandie-Niemen. C'est un véritable petit chasseur atteignant la vitesse de 465 km/h.



## Dassault MD-312 Flamant

Le Dassault MD-312 Flamant n°226 F-AZES sort de chaîne de fabrication en 1953. Il est successivement affecté à Châteaudun (1953-1957), à l'Ecole de l'aviation de transport d'AVORD GE319 (1957 à 1961), à Tarbes (1961-1962), à Lahr (ELA 55 1962 à 1966, EE 601), à Châteaudun (1968), à l'Ecole d'aviation de transport d'Avord (1976 à 1983). Il subit un chantier de modernisation à la fin des années 70. Il est rendu à la vie civile en 1988 et intègre l'association Montbéliard Dassault 312 en 2003. Il porte les couleurs de l'Ecole de l'Aviation de Transport de la Base

Aérienne 702 d'Avord. Sur le flanc gauche, il arbore l'insigne du Groupement Ecole GE 319 (avec sa peinture anti-collision). Sur le flanc droit, on lit la devise de l'association : « Tôt ou tard, les amis viennent à toi, on ne marche jamais en vain ».



© Jean-Pierre Caillaud

## Rafale Marine

Entré en service en 2002, le Rafale Marine, aujourd'hui au standard F3, est l'avion de combat le plus moderne en service en France. Le Rafale Marine est un avion de combat moderne et polyvalent adapté aux nouvelles menaces. Cet aéronef multi-rôles est doté d'une capacité d'intervention à long rayon d'action avec ravitaillement en vol.

Il est destiné à une grande diversité de missions :

- Défense et supériorité aérienne
  - Pénétration et attaque au sol par tous les temps
  - Attaque à la mer par tous les temps et à distance de sécurité
  - Dissuasion nucléaire
  - Reconnaissance tactique et stratégique
  - Capacité de ravitailleur
  - Capacité d'emport d'arme multiplié au minimum par trois par rapport au super étendard modernisé
- Le Rafale Marine au standard F3 a vécu son premier déploiement opérationnel lors de la mission Agapanthe 2010 puis lors de l'opération Harmattan au large de la Libye où, avec le Super Étendard

Modernisé de la flottille 17F, il a pleinement contribué à près de 1 400 missions de guerre, 4 000 heures de vol du groupe aérien embarqué à bord du porte-avions Charles de Gaulle.

## Patrouille de France – La Grande Dame



© Patrouille de France 2018

La Patrouille de France est équipée d'AlphaJet depuis 1981. Il s'agit d'un avion militaire destiné à l'entraînement ou à l'attaque au sol construit à près de 500 exemplaires par Dassault-Breguet-Dornier.

Successivement appelée « Patrouille d'Etampes », « Patrouille de l'Ecole de l'air », « Patrouille de Tours », et « Escadrille de Présentation de l'armée de l'air », la Patrouille de France obtiendra son nom final lorsque Jacques Noetinger, commentateur du meeting d'Alger le 17 mai 1953, clama devant le public « Mesdames, messieurs, la Patrouille de France vous salue ! ».

A la fois élégante et majestueuse, la Patrouille de France (PAF) conjugue rigueur, entraînement, concentration et enthousiasme. Les évolutions de la PAF impressionnent partout où elle se déplace, par ses figures à la fois techniques et esthétiques. Peu d'armées de l'air, dans le monde, peuvent s'enorgueillir de tels ambassadeurs.

# EXPOSANTS



Aéro-Club de France  
Association des Mécaniciens Pilotes d'Aéronefs Anciens  
Armée de l'Air  
Aviation & Pilote  
Barnstormer (*week-end seulement*)  
Brasserie Licorne  
Brasserie de l'III  
BR Motors / Toyota  
CAF French Wings – Commemorative Air Force  
CIRFA Marine de Melun  
Editions Paquet  
Elyxan Aviation  
ENAC  
Fédération Française Aéronautique  
Forties Factory  
France Flying Warbirds  
GG Simulation  
Histoire & Collections  
Le Fana de l'Aviation  
Marine Nationale  
Mémorial Normandie Niemen  
Musée de l'Air et de l'Espace  
Musée de la Gendarmerie Nationale de Melun  
Office du Tourisme de Melun-Val de Seine  
Ozelys  
Patrouille de France  
Peugeot  
Pierre Farman  
Pôle Position 77  
Rémy Michelin  
Safran  
Squadron 303 Vodka  
Valfleuri  
Un Dakota sur la Normandie  
...



JM Airshow est une société de conseil en événementiel aéronautique fondée en 2016 à Colmar, par Eric Janssonne et Thierry Marchand, respectivement anciens de l'Armée de l'Air et de l'Armée de Terre. Elle organise des rassemblements aériens et apporte son expertise administrative, technique et aéronautique aux événements mettant en scène du matériel volant.

JM Airshow a notamment collaboré à l'Airshow Rixheim/Habsheim 2016 (50 000 visiteurs en deux jours) et en 2017, au meeting de l'Air de Bordeaux (35 000 visiteurs en un jour), au meeting de l'Air de Saint-Dizier (23 000 visiteurs en deux jours) et au Breitling Sion Airshow (40 000 visiteurs en trois jours).

En 2018, JM Airshow lance la marque Air Legend afin de mettre en place des meetings aériens récurrents et à la scénographie homogène. Le Paris-Villaroche Air Legend a lieu les 8 et 9 septembre 2018 sur l'aérodrome de Melun.



**Eric JANSSONNE**

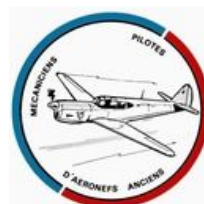
Ancien de l'Armée de l'Air puis collaborateur de magazines aéronautiques français et étrangers, des chaînes de télévision France 3 Nord Est et Arte, Eric est co-fondateur de JM Airshow. Pour les meetings Air Legend, il est en charge du plateau aérien.



**Thierry MARCHAND**

Ancien parachutiste des troupes aéroportées, Thierry est co-fondateur de JM Airshow. Pour les meetings Air Legend, il est en charge de la logistique, des exposants et des partenariats.

# PARTENAIRES



# ORGANISATION



Meeting aérien réalisé par **JM Airshow**

Responsable aéronautique : **Éric Janssonne**

Responsable logistique et partenariats : **Thierry Marchand**

Directeur des vols : **Michel Geindre**

Commentateur : **Bernard Chabbert**

Communication : **Agence OZELYS**



# CONTACT & INFOS PRESSE



## Agence OZELYS

+33 1 48 16 10 95

[stephanie.pansier@ozelys.aero](mailto:stephanie.pansier@ozelys.aero) +33 6 28 69 37 70

[pascale.nizet@ozelys.aero](mailto:pascale.nizet@ozelys.aero) +33 6 03 74 18 42

@AgenceOzelys

[Accréditation sur le meeting obligatoire](#)

## Matériel à disposition :

Dossier de presse, flyers, affiche HD, photos avions HD, teaser video 3 minutes, possibilités d'itw et reportage en amont du meeting sur l'aérodrome et les hangars de Melun-Villaroche.

## Réseaux sociaux du meeting :

Page Facebook : [www.facebook.com/JMairshow/](http://www.facebook.com/JMairshow/)

Evénement Facebook : [www.facebook.com/events/149134905804204/](http://www.facebook.com/events/149134905804204/)

Compte Twitter @AirLegendJMA : <https://twitter.com/AirLegendJMA>

Compte Instagram airlegend\_jma : [www.instagram.com/airlegend\\_jma/](http://www.instagram.com/airlegend_jma/)

Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=ZZdTGx5bqFE&t=3s>

**Hashtag officiel : #ParisAirLegend**

