



AIRITAGE

PATRIMOINE AEROSPATIALE, MATRA, AIRBUS

"Connaître nos racines, n'est-ce pas la meilleure façon de construire notre futur ?" Philippe Camus, 1er coprésident d'EADS

Sommaire

1-5 Entretiens

•Jean-Luc GAILLOT
Directeur Général Délégué MBDA
France

•Editorial

6 Vie d'Airitage

•Visite de Michaël MURPHY
•Anniversaire du 1er Vol de l'A300

7-8 Vie des Associations

•L'Histoire des Avions et
Hydravions Loire (1926 - 1940)

9-10 Vie d'Airitage

•Collaboration avec le FANA
•Visite du Musée de l'Air et
L'espace du Bourget

11-13 Patrimoine

•Les Missiles Air-Air Matra M530,
Maic et Super 530.

14 Vie des Associations

•La Maquette du Noratlas Nord
2501

15 Dons d'archives

16 Vie des Associations

•L'incroyable "Baroudeur" des
nouvelles de la bulle

Editorial

de Gaetan Sciacco
Président d'Airitage



© Airitage

2023 est là. Je vous souhaite donc une grande et magnifique nouvelle année, parsemée de projets à poursuivre ou à lancer, de belles rencontres prévues ou dont chacun aura la surprise, le tout accompagné par une bonne santé pour vous et vos proches.

Il sera bientôt temps de dresser le bilan de l'année qui s'est achevée et de dessiner les perspectives des 12 prochains mois.

Mais avant cela revenons sur le dernier trimestre 2022 qui a encore été très riche en événements.

N°52 - Decembre 2022 - Janvier 2023

MBDA une entreprise jeune et Dynamique, en plein essor et chargée d'histoire

Entretien avec Jean Luc GAILLOT
Directeur Général Délégué MBDA France



J.L. Gaillot @ MBDA

AIRitage: J.L. Gaillot, vous êtes un Directeur Général Délégué de MBDA France depuis l'an dernier. Pourriez-vous d'abord résumer votre carrière pour nos lecteurs ?

Je suis un pur produit MBDA puisque j'ai intégré la société dès la fin de mon service militaire, voici maintenant un peu plus de 30 ans. A l'époque, la société qui m'accueillait s'appelait Matra Défense. Elle s'est ensuite transformée en Matra BAe Dynamics puis en MBDA.

J'ai débuté ma carrière dans la Direction Services et Support aux Clients (CSS). Pendant plus de 20 ans, j'y ai tenu différents postes sur des projets exports au début puis dans des fonctions de management. En 2004, j'ai pris les fonctions de Directeur CSS France. Ces années au sein de CSS furent d'une extraordinaire richesse en terme de projets, de produits (à la fois nouveaux mais aussi parfois mis en service depuis plus de 40 ans !), de relations avec nos clients et de travail avec les équipes en France et dans les autres Natcos.

C'est également durant cette période que j'ai eu le plaisir de travailler sur le projet d'archivage StarDoc qui était alors animé par quelqu'un qui était particulièrement attaché à la pérennisation de notre patrimoine, Philippe Van Lierde, l'actuel Secrétaire Général d'Airitage.

En 2016, j'ai saisi l'opportunité de donner une nouvelle orientation à ma carrière. Je suis ainsi passé du monde des clients vers le monde des fournisseurs en prenant le poste de Directeur des Achats Equipements Majeurs (MEP) France. Malgré déjà plus de 20 ans dans la société, j'ai été stimulé par la découverte de nouvelles facettes du fonctionnement de la société et par la compréhension plus fine du contenu et de la valeur ajoutée des métiers de la supply chain au sens large (acheteurs bien entendu mais également approvisionneurs, supply chain managers, synthèse industrielle).

Notre panel fournisseur est également extraordinairement varié de la TPE jusqu'au plus grand groupe, avec des modes de fonctionnement et des besoins d'interaction tellement différents. L'année 2020 fut particulièrement intense comme vous pouvez l'imaginer.

Entretien avec Jean-Luc GAILLOT

Editorial (Suite)

Commençons donc par la vente aux enchères des pièces d'A380 qui s'est déroulée du 13 au 15 octobre dernier à Toulouse. Sur les 380 lots proposés, 350 ont trouvé preneur. Voilà un score exceptionnel qui démontre, s'il le fallait encore, combien cette machine est entrée dans l'histoire de l'aviation et dans la mémoire collective de nos sociétés.

Pour AIRitage, au-delà de l'aspect financier qui n'est certes pas à négliger (l'enveloppe qui nous sera allouée n'est pas encore connue), c'est surtout la vitrine nationale et même internationale que cet événement nous a donné que je retiens.

J'achève ce chapitre par l'extrait d'un message adressé par **Julie Kitcher** (responsable de la Communications d'Airbus, dans laquelle figure le département Heritage) à **Jacques Rocca**, initiateur de cette opération :

“Les résultats de ces enchères te donnent raison et je suis comme toi persuadé que la Fondation Airbus et Airitage sauront faire le meilleur usage des fonds récoltés.”

A nous de jouer!

La seconde actualité de ces dernières semaines, qui n'en est pas moins importante pour notre structure, est le renouvellement de la convention de mécénat avec **MBDA France** représenté par son directeur général délégué **Jean-Luc Gaillot**.

Un grand merci à lui et à notre Secrétaire Général **Philippe Van Lierde** pour cet accord qui démontre l'engagement indéfectible de MBDA à nos côtés depuis des années.

Rappelons, pour ceux qui l'auraient oublié, qu'Airitage bénéficie ainsi du gîte et couvert à titre gracieux au Plessis-Robinson.

Puisque nous sommes au Plessis, restons-y pour évoquer la journée du 17 octobre dernier qui a vu notre association accueillir **Michael Murphy**, responsable du secteur Heritage d'Airbus, accompagné de **Philippe Prost**.

Vous trouverez dans les pages suivantes de plus amples informations sur cette rencontre.

Une supply chain arrêtée brutalement et face au défi du Virus Covid 19 au premier trimestre puis un suivi au quotidien pour s'assurer du redémarrage des productions, pister les livraisons pour alimenter nos chaînes d'intégration et soutenir nos fournisseurs qui en avaient besoin.

Enfin mi 2021, j'ai pris mes fonctions de Directeur Général Délégué de MBDA France en charge des activités et du fonctionnement Opérationnel.

AIRitage: La nouvelle organisation de MBDA France comporte désormais deux Directeurs Généraux Délégués. Pourriez-vous expliquer ce choix ?



Selles Saint Denis - vision 2030

Avant - Le site actuellement



Après - La future entrée du site en 2030



Page : 1 - Référence :

Ce document est la propriété de MBDA. Il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit sans l'autorisation préalable écrite de MBDA et son contenu ne peut être divulgué. © MBDA 2021.
This document and the information contained herein is proprietary information of MBDA and shall not be disclosed or reproduced without the prior authorization of MBDA. © MBDA 2021.

MBDA
MILITARY BUSINESS DEVELOPMENT AGENCY

Evolutions des sites MBDA en France P1 @ MBDA

Mi 2019, Stéphane Reb, qui était déjà le Directeur Groupe des Programmes de MBDA, a été nommé Président de MBDA France (MD France).

Il était alors secondé pour la partie Direction Générale France par Henri Berger, en tant que Directeur Général, et Anne Diaz de Tuesta, en tant que Secrétaire Générale.

En 2021, Henri Berger a fait valoir ses droits à la retraite et Anne Diaz a été appelé à de nouvelles responsabilités au sein du GIE Eurosam, en tant qu'Administrateur et Directrice des Programmes.

Dans un contexte d'activités en forte croissance en France, il est apparu pertinent de faire évoluer l'organisation de la Direction Générale France en la structurant autour de deux piliers complémentaires :

- Un pilier fonctionnement opérationnel
- Un pilier préparation de l'avenir

Mi 2021, un Directeur Général Délégué (DGD) a été nommé sur chacun de ses piliers :

- Jean-René Gourion, tout en conservant son rôle de Directeur Business Development et Commerce France, a été nommé DGD Cohérence Stratégique pour prendre en charge le pilier préparation de l'avenir.

A ce titre il coordonne la stratégie globale en termes d'investissements, de gestion prévisionnelle des effectifs et s'assure de la cohérence des relations avec nos interfaces extérieures françaises (clients, partenaires, fournisseurs, etc...).

Entretien avec Jean-Luc GAILLOT

Editorial (Fin)

Mais sachez que Michael et Philippe ne sont pas repartis les mains vides, riches de quelques documents uniques sur l'A300B1 qui sont venus illustrer les célébrations du premier vol du premier des Airbus.

Et voilà bien un exemple de la valorisation de notre fonds. Car à quoi servirait de rassembler, conserver, indexer, répertorier... si tout ce matériel devait dormir sur nos étagères!

C'est pourquoi je milite pour attirer les chercheurs (en accord avec nos possibilités d'accueil).

Étudiant, je me souviens de mon excitation lorsque, ouvrant un Cocharde (boîte d'archives), je découvrais une brochure de 1914 aux pages encore collées entre elles, preuve que personne ne l'avait jamais consultée.

Je suis certain que les historiens d'aujourd'hui trouveront de tels trésors dans nos collections.

J'achève cet édito par deux célébrations.

Le premier vol il y a 50 ans de l'A300 que j'ai déjà mentionné et dont vous découvrirez davantage de détails un peu plus loin dans ce bulletin.

L'autre a été plus discrète, mais n'en revêt pas moins une importance symbolique.

En effet, depuis le 3 octobre, le Campus 1 d'Airbus à Blagnac a pris le nom de **Jean Pierson**, artisan, s'il en est, du succès de l'avionneur qui ont le voit ne se détourne pas de son passé.

Ah ce n'est pas fini. Philippe-Eric, notre trésorier, m'annonce à l'instant que la Préfecture des Haut-de-Seine vient de valider la création de notre fonds de dotation "Réseau AIRitage", dont l'annonce paraîtra au Journal Officiel sous peu.

Pouvait-on mieux finir 2022!

Gaetan Sciacco
Président d'Airitage

- Moi-même, en tant que DGD Activités et Fonctionnement Opérationnel en charge des sites, de la conformité et la gestion des risques associées aux exigences légales, réglementaires et/ou statutaires ainsi que la mise en œuvre en France des politiques MBDA Groupe (Contrôle export, Douane, Ethique, Santé, Sécurité, Environnement, Sureté, etc...).

AIRitage: Vous venez de renouveler la convention de mécénat entre MBDA et AIRITAGE. Pouvez-vous vous en décrire le contenu?

Par la convention de mécénat qui nous lie avec AIRITAGE, MBDA France contribue à la fois par un don financier, mais aussi par la mise à disposition à titre gracieux de locaux à la Boursidière. AIRITAGE de son côté s'engage à indexer et mettre à la disposition de MBDA France l'ensemble des archives patrimoniales qu'elle détient (films, vidéos, photos, enregistrements, ...) et à lui apporter son soutien dans le cadre de la promotion de l'histoire de la société et ses produits.



Page : 2 - Référence :
Ce document est la propriété de MBDA. Il ne peut être communiqué à des tiers et/ou reproduit sans l'autorisation préalable écrite de MBDA et son contenu ne peut être divulgué. © MBDA 2021.
This document and the information contained herein is proprietary information of MBDA and shall not be disclosed or reproduced without the prior authorization of MBDA. © MBDA 2021.

Evolutions des sites MBDA en France P2 @ MBDA

AIRitage: Que pensez-vous de cette citation de Winston Churchill : «plus on regarde en arrière, mieux on peut voir le futur» ? Vous sentez-vous un des héritiers du patrimoine dans le domaine de la Défense comme un des pionniers du XXème siècle?

J'avoue que je cite plus régulièrement « on ne conduit pas en regardant dans le rétroviseur »... Il n'en demeure pas moins que je fais volontiers également mienne la citation de Winston Churchill. Il est en effet difficile de construire l'avenir sans savoir d'où l'on vient, sans fondements et valeurs solides. C'est encore plus important pour une société comme MBDA qui vit depuis plusieurs années une période de renouvellement important de ses effectifs. A titre personnel, je reste toujours marqué, malgré les années passées, par des images et un enthousiasme datant de mon stage d'intégration : la passion, l'innovation, les défis techniques et les extraordinaires réussites des individus et des équipes qui m'ont précédé.

Notre patrimoine et notre histoire constituent à mon sens des éléments fédérateurs et intégrateurs pour les différentes générations et les différents parcours professionnels des collaborateurs actuels et futurs de MBDA.

Entretien avec Jean-Luc GAILLOT

AIRitage: Il y a plusieurs années, MBDA passait à AIRITAGE la commande d'un recueil d'interviews d'anciens responsables des activités missiles d'Aérospatiale et de MATRA Défense, puis de MBDA. Envisageriez-vous de relancer la finalisation du Tome 2 ?

Le Tome 2 avait effectivement bien avancé avant l'arrivée du Covid. Nous avons la volonté de relancer et finaliser ce nouveau Tome cette année.

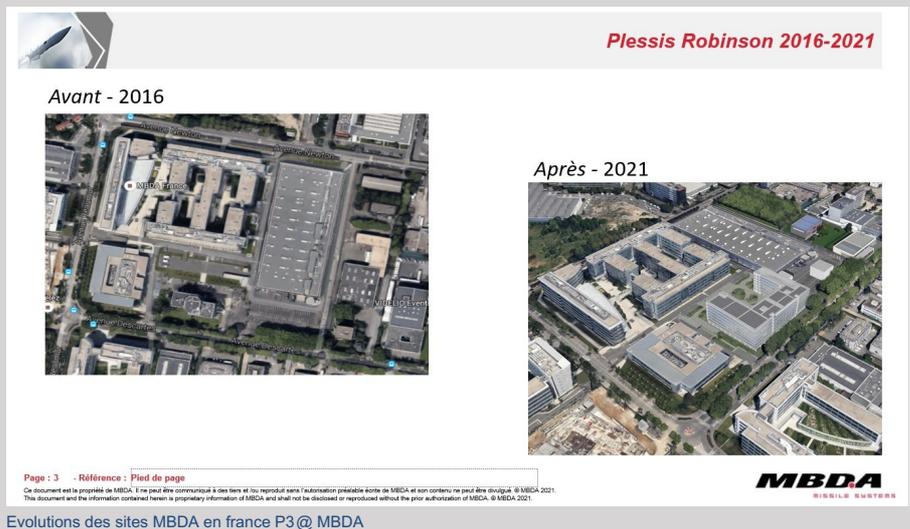
AIRitage: L'Association AIRITAGE est très heureuse d'apporter sa contribution à ces travaux de mémoire et de promotion de l'image de MBDA, qui s'inscrivent parfaitement dans sa mission. « Comment MBDA voit elle dans l'avenir, l'aide que pourrait apporter AIRitage à MBDA ? »

Au fil des ans, l'Association AIRitage a soigneusement collecté, classé et répertorié des archives de photographies et de vidéos des produits des entreprises fondatrices de MBDA (Aérospatiale et Matra). Les membres de l'association ont été sollicités par l'équipe Communications pour participer à la série de films retraçant l'histoire de certains de nos missiles emblématiques. Grâce à leur contribution, de nombreuses vidéos de tirs, de chaîne de production, et d'images des anciens sites ont pu être intégrées, afin de rendre ces films le plus authentique possible.

Par ailleurs, dans le cadre de partenariats tout récemment développés avec les musées du secteur militaire, MBDA compte bien s'appuyer sur AIRITAGE pour proposer aux différents musées des maquettes ou documents du patrimoine Matra / Aérospatiale.

AIRitage: Si on prend l'exemple de SAFRAN qui a une approche institutionnelle de son patrimoine autour de son Musée très actif. MBDA pourrait-il envisager d'apporter un soutien à ce type de création ?

Nous avons fait un autre choix. MBDA entretient des liens forts avec l'institution militaire, d'où son engagement auprès de nombreux musées pour les soutenir dans leurs projets de rénovation et de rayonnement : le Musée de l'Armée des Invalides, le Musée national de la Marine, le Musée des Troupes de Marine et enfin le Musée de l'Air et de l'Espace. L'association de MBDA et de ces musées se fonde sur une volonté partagée de sensibiliser le grand public au domaine militaire et à l'esprit de défense et de valoriser le patrimoine militaire.



AIRitage: Afin de rendre nos archives plus visibles et accessibles, notre association mène une action importante de mise en ligne de ses documents d'archives patrimoniales sur son site internet www.airitage.net. C'est un investissement important pour nous. Etes-vous favorable à ce que le site internet ait un lien avec votre site à partir de la rubrique "histoire" par exemple ?

Oui. Ceci est envisagé pour 2023.

AIRitage: Tous les interviewés ont montré leur dévouement et leur attachement à leur entreprise, qu'ils soient d'origine AEROSPATIALE ou MATRA. Est-ce toujours le cas dans cette grande entreprise internationale qu'est MBDA ? Comment ce respect de la mémoire industrielle s'inscrit dans la stratégie industrielle et de ressources humaines de MBDA

Mes trente années passées dans cette belle société qu'est MBDA marque de manière concrète mon attachement personnel.

La société a énormément recruté ces dernières années et beaucoup de collaborateurs expérimentés n'ont pas résisté à l'appel de la retraite pendant la même période. C'est ainsi un profond rajeunissement qui s'est opéré avec environ 50% de nos salariés qui ont moins de 5 ans d'ancienneté dans la société.

Entretien avec Jean-Luc GAILLOT

Une enquête toute récente montre pourtant un engagement affectif des collaborateurs qui reste toujours très fort (94% se déclarant fiers d'appartenir à MBDA).

L'investissement personnel et la capacité à se mobiliser autour de moments ou de projets forts sont également toujours bien présents.

Les compétences, les savoir-faire et les ressources font partie de nos objectifs stratégiques. Nos principaux défis sont ainsi le recrutement, l'intégration, la formation et la fidélisation de nos collaborateurs.

Je suis intimement persuadé que notre patrimoine historique constitue un pilier que nous n'exploitons pas encore suffisamment mais nous allons y travailler cette année.

AIRitage: Comment se porte MBDA et quelle est votre vision de son développement dans le contexte actuel d'un retour de la guerre en Europe? Comment se place MBDA sur le marché mondial des armements ?

La crise Covid fut un véritable choc. Ce fut également un excellent test grandeur réelle de la capacité de la société à pouvoir s'adapter et se mobiliser très rapidement face à une perturbation majeure et brutale.

Nous sommes ressortis plus forts de cette période et nous avons expérimenté et adopté de nouvelles méthodes de travail.

MBDA est aujourd'hui en forte croissance. Nous maintenons globalement notre part du marché mondial lequel, avant même le déclenchement du conflit en Ukraine, était déjà en progression. Le contexte récent ukrainien va à coup sûr apporter une accélération des commandes mondiales.

A ce jour, cela ne s'est pas encore vraiment traduit dans nos prises de commandes. En effet, un très faible pourcentage de nos commandes 2022 peut être directement lié au conflit en Europe.

En tous les cas, nous sommes totalement investis, avec nos Etats, les forces armées et nos partenaires, dans les réflexions et actions menées dans le cadre de l'Economie de guerre.

Notre chiffre d'affaire en 2022 a pour la deuxième année consécutive dépassé l'objectif des 4 milliards d'euros que nous nous étions fixés voici quelques années.

L'année 2022 a été une année record en terme de prise de commandes et notre carnet de commandes n'a donc jamais été aussi conséquent.

Notre priorité pour les années à venir, plus que jamais, est de livrer nos engagements.

Les défis techniques à relever sont très ambitieux, tout comme l'étaient ceux qui ont jalonné notre histoire. Pour les relever, des investissements majeurs sont réalisés ou en projet sur tous nos sites qui connaissent pour certains d'eux une véritable transformation tant sur l'aspect des infrastructures plus modernes, adaptées aux nouveaux modes de travail et plus respectueuses de l'environnement que sur les aspects techniques et industriels avec l'introduction de moyens et de capacités parfois uniques en Europe.

Le retour de la guerre en Europe nous ramène à une dure réalité que des décennies de paix nous avaient progressivement fait oublier. Plus que jamais, la mission de MBDA est de permettre à nos gouvernements et à l'Europe de disposer de capacités souveraines permettant de garantir la protection de leur population sur le long terme.

*Merci à Jean-Luc Gaillot
(interview réalisée en décembre 2022 / Janvier 2023)*

Vie d'AIRitage

Visite de Michael MURPHY

Patron du Département Heritage d'Airbus Group

C'est avec un plaisir non dissimulé que nous avons reçu la visite de Michael MURPHY, Patron du Département Heritage d'Airbus Group. Il était accompagné de Philippe PROST en charge de la coordination de la Com' et des projets spéciaux au sein du département.

Nous nous félicitons de la qualité des échanges réalisés au cours de la matinée consacrée à la présentation de chacune de nos entités qui se termina par la visite de nos locaux d'archives.

Après un repas pris en commun (photo), l'après-midi fut consacré à l'identification d'images fixes et mobiles afin d'apporter des compléments nécessaires à la préparation de la commémoration du premier vol de l'Airbus A300B1 le 27/10/1972. Notre Président en fait le compte rendu ci-après.



Visite de M. Murphy @ DR

Je renouvelle mes remerciements, au nom du C.A. de notre Association et de ses membres, à Michael qui s'est félicité d'avoir un interlocuteur unique avec AIRitage en tant que tête de réseau qui est chargée de redistribuer une partie de la subvention annuelle qui lui est versée afin que nos asso-membres puissent construire des projets qui pourront être accompagnés financièrement.

Grand Merci

Philippe VAN LIERDE
Secrétaire Général d'AIRitage

Anniversaire du 1er Vol de l'A300

Le vendredi 28 octobre 1972, décollait de l'aéroport de Blagnac, le premier Airbus, un A300, le début d'une grande histoire.

Pour marquer l'anniversaire des 50 ans de ce premier vol, le musée Aeroscopia a accueilli une table ronde réunissant des acteurs et témoins de cet événement, ainsi que quelques fins connaisseurs des affaires Airbus. Devant un auditoire fourni, réuni au pied du MSN238 du musée, les intervenants ont partagé quelques moments clés du programme A300.

Les débats, animés par Gérard Maoui, ont ainsi vu se succéder les témoignages de Pierre Baud, futur directeur des essais en vol et alors tout juste embauché comme pilote d'essais, Barbara Kracht à l'époque étudiante et qui deviendra vice-présidente en charge des relations avec les médias, Ange Ortega ingénieur programme A300, Philippe Jarry ex-directeur de la stratégie du GIE et Pascal Vialleton, actuel ingénieur en chef de l'A300, dont plus de 250 exemplaires (A300/A310) volent toujours sur les quelques 822 produits.

Les organisateurs avaient également convié à cette célébration Jean Pinet pilote d'essais du Concorde et fondateur d'Aéroformation, Jacques Rocca, ancien responsable de la Communication à Airbus et moi même (pas peu fier d'être le voisin de Jean Pinet).

Les échanges se sont poursuivis entre le public et les invités bien après leurs interventions.



Le 1er Vol de
l'A300
Scanner moi

Gaetan SCIACCO
Président d'AIRitage

Vie des Associations

L'histoire des avions et hydravions du constructeur Loire - (1926-1940)

Oyez ! Oyez braves gens ! Je vous l'assure: l'ouvrage sur «l'histoire des avions et hydravions du constructeur Loire» (1926-1940) sera bientôt disponible en librairie !

Il n'est pas courant qu'un auteur s'autoproclame «meilleur défenseur de son œuvre» et fasse lui-même la recension de son dernier ouvrage... avant qu'il ne sorte ! Mais lorsque Philippe Van Lierde, le respectable Secrétaire Général de l'association AIRITAGE vous en intime l'ordre, on ne peut que s'exécuter par simple amitié !

Question simple, tout d'abord: comment éviter une scène de ménage en pleine crise économique lorsqu'un passionné des choses de l'air revient chez lui en annonçant qu'il vient de dépenser cinquante euros (voire plus...) pour l'achat d'un «modeste bouquin d'aviation»?

Réponse: je vais essayer d'argumenter et de trouver quelques notions de bon sens pour justifier une telle dépense. La parole est donc à la défense !

Il y a quelques années, lors d'une assemblée de l'association AIRITAGE suivie d'un dernier tour de table qui visait à trouver l'auteur idoine capable de rédiger l'histoire du site aéronautique de Saint-Nazaire, j'avais intuitivement proposé ma candidature en levant le doigt, tel un élève studieux devant son instituteur.

Confiant dans mes capacités rédactionnelles, j'avais benoîtement estimé que cette tâche serait aisée, d'autant que j'avais déjà publié divers articles sur l'histoire des hydravions Loire dans les revues «Le Fanatique de l'Aviation» et «Air Magazine». Le boulot me semblait apparemment «mâché» ...



1ere de couverture @ G.Bousquet

Que nenni ! J'étais visiblement trop optimiste en ce qui concernait les délais d'écriture à tel point que l'intérêt de mes interlocuteurs pour le sujet s'est transformé au fil du temps en moue dubitative...

Et je peux bien l'avouer maintenant: jamais je n'ai éprouvé autant de difficultés à écrire l'histoire aéronautique, tant les documents d'origine sont manquants et les sources dispersées.

Car ce livre est un mixte complexe mêlant l'histoire industrielle d'une entreprise à celle de sa production d'aéronefs, l'ensemble s'écartant notablement de ma «bulle de confort habituelle», c'est-à-dire la monographie des hydravions.

Mais pourquoi un tel ouvrage ? Il se trouve qu'AIRBUS ATLANTIC occupe toujours le même site que l'avionneur Loire dans les années trente, y compris l'un des deux grands hangars de montage des avions et hydravions qui existe encore dans sa forme initiale.

L'occasion était donc trop belle de marquer le centenaire de cette entreprise en 2023 par la parution d'un ouvrage retraçant cette grandiose épopée industrielle et humaine.

Un chapitre complet de cet ouvrage est d'ailleurs consacré aux mini-portraits des personnels de ce constructeur (pilotes, mécaniciens, ingénieurs et Directeurs d'usine successifs), par devoir mémoriel, ne serait-ce que pour leurs descendants.

Vie des Associations

L'histoire des avions et hydravions du constructeur Loire - (1926-1940)

En second lieu, il n'existait pas jusque-là d'histoire complète de l'avionneur Loire-SNCAO, bien que celle des constructeurs les plus marquants ait déjà été rédigée. On citera par exemple les albums de Jean Cuny pour Latécoère, Henri Lacaze pour Breguet, Jean Louis Coroller pour Potez et bientôt Philippe Ricco pour Bloch (à paraître l'année prochaine).

A l'évidence, la publication de cette histoire de l'avionneur Loire était donc nécessaire à plus d'un titre et vient combler un vide certain.

Enfin, cette étude a bénéficié de l'apport d'un réseau «d'amis historiens» aux talents reconnus et l'association «Je Me Souviens» de Saint-Nazaire s'est grandement impliquée dans cet ouvrage en donnant libre accès à ses archives et à ses rarissimes plaques de verre dont on se demande bien comment elles ont pu survivre à tant de dizaines d'années de stockage dans des lieux épars sans être irrémédiablement brisées...

De surcroît, à la lecture des divers chapitres, on s'apercevra que de nombreuses informations inédites sur la production Loire ont été mises à jour.

On y découvrira également l'histoire insolite et méconnue des hydravions Richard-Penhoët, ou bien celle du chasseur Loire 250 sur lequel bien peu de choses étaient connues jusque-là des spécialistes. Tout cela a été possible grâce au recoupement d'un certain nombre d'archives privées ou publiques à travers la France ayant nécessité de nombreuses heures de consultation.

Petit plus : un fastidieux travail de restauration et de nettoyage des plans d'usine originaux a été aussi effectué par José Fernandez, lui-même spécialiste aéronautique reconnu et l'on verra que cet ouvrage a ainsi gagné en qualité avec cet apport documentaire. On a même cherché le plus souvent à publier les photographies en grand format, compte tenu de leur qualité et de leur intérêt intrinsèques.

Enfin, pour entrer dans la modernité et suivre les nouvelles tendances de l'édition, des «QR CODES» ont été intégrés à ce livre pour pouvoir visionner avec un téléphone mobile de rares séquences d'époque montrant les essais des hydravions Loire. Autant dire que cette initiative ravira, à n'en pas douter, les lecteurs avides de séquences cinématographiques rares, lesquelles, soulignons-le, sont accueillies et consultables sur le site AIRITAGE ...



Loire 210
scanner pour voir



Extrait de l'ouvrage @ G.Bousquet

Bonne «future» lecture à tous ...

Gerard Bousquet
Membre d'AirItage

Vie d'Airitage

Collaboration avec le FANA

Lorsqu'Airitage a signé une convention de mécénat avec le M.A.E. au profit de nos amis des Ailes Anciennes de Dugny, bénévoles restaurant le Baroudeur SNCASE SE 5000 depuis plus de 10 ans, afin de participer au financement de la réfection de la verrière, nous étions loin de penser que le FANA de l'Aviation lui consacrerait une grosse partie de son N°636.

RESTAURATION

Après 12 années de travail Des ailes pour le "Baroudeur"

Depuis 1979 l'équipe des Ailes anciennes Le Bourget restaure le "Baroudeur". Un chantier titanesque.

Par Alexis Rocher et Les Ailes anciennes Le Bourget

Nous ne saluerons sans doute jamais assez le travail des associations qui œuvrent pour le patrimoine aéronautique. Leurs bénévoles travaillent avec persévérance et il faut bien le dire une dévotion absolue, la plupart du temps dans des conditions précaires, avec des moyens dérisoires compte tenu de l'ampleur des travaux à réaliser. Le tout pour des résultats bluffants. C'est le cas des Ailes anciennes Le Bourget. L'équipe se trouve depuis 1973 à Dugny, dans un hangar non loin du musée de l'Air et de l'Espace.

Jean-Pierre Leroix, coordinateur du projet "Baroudeur" pour l'association raconte : "Notre association a récupéré début 1979, à la demande du M.A.E (musée de l'Air et de l'Espace), des éléments de trois épaves sur le champ de tir de Cazaux, afin de procéder à leur remontage. Sur l'une on a pris l'avant et l'aile droite, sur une autre l'aile gauche, et sur le prototype SE 5003 V un empennage et la partie centrale du fuselage, le "sève arrière" étant resté au SE 5000 01 B.

Grâce aux efforts de Gilles, Eric, René, Daniel, entre autres, et à la commande collectée par Christian (plans, supports et photos anciens), un "Baroudeur" a ainsi pu être exposé au Salon de l'Aéronautique de 1999, à la satisfaction de son pilote d'essai Pierre "Tou" Mauland. En 2008, le musée de l'Air et de l'Espace a mis à la disposition de notre association de nouveaux locaux, et nous a demandé de reprendre le sauvetage de "Baroudeur" selon les règles européennes de res-

tauration. Les "Baroudeur" quand ils étaient stockés à Istres. Ils furent ensuite envoyés à Cazaux pour servir de cibles au sol.



Article sur le Baroudeur "Le Fana" @ PVL



Les entrées d'air ont aussi fait l'objet d'une restauration complète.

"Leur amour pour tout ce qui vole"

Pendant ce temps, les autres chantiers avançaient. Eric complétait avec minutie l'équipement des consoles latérales du poste. Jean-Jacques reconstruisait les trappes des soutes à munition, en conservant la peau intérieure, un travail précis sur une petite pièce, alliant formage de tôle et mécanique. Patrick entreprenait la restauration des saumons d'ailes. L'allègement était fabriqué selon les codes du dessin. L'expérience du premier devait nous servir, pensions-nous ! Hélas, les deux ailes ne provenant pas du même appareil, il manquait 5 mm pour qu'il entre dans son logement.

Fin 2021, la restauration du "Baroudeur" est bien avancée.



mon. De nouvelles adaptations ont été nécessaires pour y parvenir et obtenir le décollage idéal. En 2020, le deuxième volet était en cours de fabrication, en prenant garde à la disparité des ailes... Notre "bureau d'études" a ensuite dessiné et usiné le premier aérofrein, pièce plus simple et dans un seul plan. Le troisième a suivi, mais de nos vœux. Fin 2021, le "Baroudeur" avait retrouvé ses ailes, ailerons, volets, aérofreins, et dérive. Un vrai avion.

Quant à la verrière, le mécanisme de coulissement avait été validé par la maquette d'Eric, Patrick, Claude et Gérard se chargeant de la construire, selon le modèle informatique créé par Francis. Le résultat d'un an de travail est donc un boulot de siles disparates et encombrés nous ont permis de reconstruire une part d'histoire de l'aéronautique française. Tant mieux pour ceux qui, plus tard, pourront apprécier le "Baroudeur" lors de leur visite au musée. Mais ce que je retiens de cette aventure est au-delà du résultat visuel.

Comment des hommes aux activités aussi disparates ont-ils pu se fédérer ainsi ? Comment ont-ils pu mettre leur ego de côté, pour passer du temps, pour discuter, écouter les différents avis, et appliquer les solutions choisies ? La réponse est simple : leur amour pour tout ce qui vole. Nous devons donc au M.A.E. un grand merci pour nous avoir permis de participer à cette réussite.

Enfin, à titre personnel, je remercie aussi toute l'équipe qui m'a permis de vivre cette aventure humaine, me rappelant que tout objectif, aussi élevé soit-il, peut être atteint en s'y mettant à plusieurs.

Ne restez plus qu'à trouver une place au "Baroudeur" au Bourget.

Aux sources du "Baroudeur" avec AIRITAGE

Comme avec tant d'autres sujets, écrire l'histoire du "Baroudeur", c'est consulter les archives qui sont conservées par l'association AIRITAGE. L'association est née en 2001 avec la volonté de conserver et mettre en valeur le patrimoine des archives des ex-stations Aéronautique et Matra jusqu'à Airbus. Ses membres ont réalisé depuis un travail de longue haleine en rassemblant les fonds documentaires de tous types, en les classant, indexant, pour qu'ils conservent les bases des travaux et réalisations de toutes les sociétés aux origines du constructeur européen dans les domaines des avions, des missiles, des hélicoptères et de l'espace depuis 1954. Valeur patrimoniale qui va de Breguet à Airbus en passant par Matra et Alcatel. Avec le "Baroudeur", AIRITAGE fait plus que conserver les archives relatives au programme. En mai 2022, l'association a signé une convention de mécénat avec le M.A.E. qui comprend la somme de 3500 euros pour contribuer à la réalisation de la verrière du "Baroudeur". Vous pouvez rejoindre l'association AIRITAGE et son équipe dynamique qui accueille bien volontiers toutes les bonnes volontés. Vous en saurez plus ! Pour plus de renseignements, rendez-vous sur le site : <https://airitage.fr> Retrouvez le film de présentation du "Baroudeur" grâce au code QR ci-contre.



Ce fut l'occasion de contribuer via nos archives avec des images fixes et mobiles aux articles sur le Baroudeur mais aussi sur le CONCORDE. En lien avec Alexis Rocher, notre webmaster a mis en place un QR-Code permettant à chacun des lecteurs de visionner un extrait (2mn) d'un film de présentation du Baroudeur que nous avons encodé.

Nous sommes très heureux de cette nouvelle collaboration réussie avec le FANA qui met en valeur le travail de numérisation, d'encodage avec notre partenaire VECTRACOM et d'indexation réalisé par nos archivistes bénévoles chaque lundi et jeudi en nos locaux de La Boursidière au Plessis Robinson.

ÉPOPEE

29 novembre 1962 : la concordance franco-britannique commence bien

Lancement du supersonique européen

Le 29 novembre 1962, un accord franco-britannique lance un programme commun d'avion civil supersonique qui va devenir le Concorde. Le moment est à l'euphorie, les Européens précédant les Américains et les Soviétiques dans cette compétition technique et politique. Mais déjà des critiques se font entendre.

Par Henry Stone

Le projet d'avion de ligne supersonique "Super-Caravelle" proposé en 1961 par Sud Aviation.

Article sur le Concorde "Le Fana" @ PVL

N'hésitez pas à venir nous rencontrer vous êtes toujours les bienvenus !

Philippe VAN LIERDE
Secrétaire Général d'Airitage

Vie d'AIRitage

Retour sur ... une journée exceptionnelle

au Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget !

Il y a des belles surprises parfois qui tombent comme ça, juste avant les fêtes de fin d'année et qui permettent aux bénévoles de se retrouver et d'échanger autour de leur passion commune !

Ainsi, le jeudi 8 décembre dernier, une trentaine de membres de l'association s'est retrouvée à 8h à La Boursidière (siège social d'AIRitage) direction le nord de Paris, pour découvrir (ou re découvrir) le magnifique Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget.



Groupe 1 @ J Lentignac

Accompagnés par un guide passionné et passionnant, les groupes ont pu déambuler dans la Grande Galerie (entièrement rénovée en 2019 dans son architecture Art déco) consacrée à l'histoire de l'aéronautique des origines à 1918 (du 1er vol en montgolfière jusqu'aux avions de la 1ère guerre en passant par la traversée de la Manche par Blériot), puis rejoindre les halls de la Cocarde (aviation militaire française), celui des Prototypes (les premiers avions à réactions notamment) et le hall des 2 fameux Concorde, sans oublier d'aller admirer (malgré le froid !) les avions positionnés sur le tarmac, Boeing 747 et A380 pour ne citer qu'eux.

Une sortie rendue possible grâce à la générosité du Musée de l'Air et au dynamisme de Philippe Van Lierde, Secrétaire général d'AIRitage.

Petit retour en arrière: Lors de la signature de la convention de mécénat par AIRitage au profit de l'association des Ailes Anciennes de Dugny avec le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget (M.A.E.), ce dernier a fait cadeau à notre association d'une trentaine d'entrées gratuites.

L'occasion rêvée pour les membres du Bureau d'organiser une journée exceptionnelle au musée du Bourget, le plus important musée aéronautique de France et l'un des plus grands du monde.

Entouré de Florence Jama, membre de l'association et responsable Brand Communication d'Ariane Group et de Jean Lentignac, membre d'A.P.R.E.S (association Aérospatiale Suresnes) pour tous les aspects logistiques que revêt

une telle sortie, Philippe a pu témoigner de toute la gratitude du Bureau pour le temps consacré par les bénévoles à l'association et qui se dévouent pour contribuer à la sauvegarde du patrimoine industriel des ex sociétés Aérospatiale et Matra.

Cerise sur le gâteau: cette belle visite fut ponctuée par une pause déjeuner, très appréciée par tous, au restaurant du musée, l'Hélice ! Moment de convivialité et de partages, «au pied des pistes» avec une vue imprenable sur les fusées Ariane pour rêver encore et toujours ...

Au nom de toutes les personnes présentes ce jour: **un grand MERCI !**



Groupe 2 @ PVL



Pour revisiter ou visiter
Scanner moi !



Tous nos visiteurs dans le Hall @ Mathieu notre guide

*Florence Picou Rimbart
Secrétaire Délégué d'AIRitage*

Patrimoine

Le Missile "Matra 530"

Cet article fait suite à celui paru dans le bulletin n° 46 sur le missile Matra 511.

Merci à Jean DUPONT - Directeur Groupe des relations Médias MBDA pour nous avoir transmis l'article du Général LE BRETON, paru dans la revue des anciens élèves de l'école de l'air "Le Piège n° 243"

Autant les Matra 511 prêtaient à sourire voire à s'esclaffer quand les « incidents » se terminaient sans préjudices corporels pour ceux qui les tiraient ou les recevaient, autant ses successeurs furent nettement plus sérieux sur le plan opérationnel, mais donc moins amusants à raconter.



Affiche publicitaire @ DR

Le Matra 530 à guidage électromagnétique semi actif ou à auto directeur Infra Rouge avait été développé pour équiper le Mirage III. Bien que supérieur à son prédécesseur le Matra 511, il n'avait jamais suscité de grand enthousiasme chez les pilotes compte tenu de ses effets pénalisants sur les performances de l'avion une fois alourdi d'un projectile de 200 Kg qui n'allait pas bien loin (8 Nm pour la version E.M.)

Pendant le Mirage F1 venant d'arriver en escadre opérationnelle en 1974 il n'était pas question de le laisser sans armement de moyenne (petite?) distance et la décision fut prise d'adapter le Matra 530 sur cet avion.

Je venais d'arriver comme jeune pilote d'essais à Cazaux après une formation d'un an à l'Empire Test Pilot's School en Grande Bretagne mais comme j'avais auparavant été commandant d'escadrille à la 30ème escadre de Reims, première unité équipée de F1, il fut décidé que je serai en charge d'une part de l'adaptation du Matra 530 pour laquelle le F N° 5 était dédié et d'autre part du développement du Super 530 F sur le F1 N° 04.

Chaque avion était spécialement équipé afin de permettre l'exploitation des données techniques issues du radar et de l'A.D. (Autodirecteur), ainsi que de caméras filmant les départs missiles.

Le développement d'un missile commence par de fastidieux vols d'emport du missile et en particulier de l'Auto Directeur, même s'il s'agit d'une simple adaptation comme pour le 530. En janvier 1976 je réalisais donc 3 vols portés avant mon premier tir le 21 en plein cœur du domaine. Le même mois, le 30, je retrouvais mon vieux Vautour tout rénové pour tirer un jeune Super 530 F sur une cible Vanneau volant à 57.000' et Mach 1.6 tandis que je me traînais à 37.000' et M 0.87.



MATRA R530F @ DR

Le missile se déstabilisa au bout de 6 secs de vol. Par contre les tirs du M 530 s'enchaînaient sans aucun problème et l'affaire était close après 3 tirs réussis.

Pour le Super 530 F les cas de tir visés devenaient plus complexes, sa fiche programme exigeait qu'il puisse abattre un appareil tel que le MIG 25 pénétrant à 70,000' et Mach 2+. Dans le cadre des essais il s'agissait de tirer sur une cible volant autour de 70.000' et près de Mach 2.

Pour y parvenir il fallait que le F1 puisse enclencher la survitesse du réacteur ce qui n'était faisable qu'au-dessus de M 1.4. Atteindre cette vitesse avec un missile de 250 Kg et de 3,5 m sous l'aile nécessitait déjà des conditions météo favorables, d'autant que le pattern adopté obligeait un virage de présentation de 90° en conservant M 1.4, il fallait être souple aux commandes ! La phase de présentation n'en était pas plus facile: monter en conservant le Mach, travailler au radar en jouant sur les sites antenne, défilant trop vite, pour obtenir un écho de la cible équipée d'une lentille réfléchissante avec un Mach de rapprochement de 3,4 !

La cible était une Vanneau, rien à voir avec le volatile mais aussi difficile à viser. Elle était montée en ventral sous un Mirage III avant son largage. Lors de ma première présentation en face à face avec le Mirage III j'obtenais un contact radar mirobolant et j'étais donc très confiant pour la suite, concernant l'accrochage radar sur la cible en vol. Nous nous éloignons ensuite et je commençais la descente en vue d'atteindre le fameux Mach 1.4 nécessaire pour pouvoir entrer dans le domaine du tir missile face à ce type de cible.

Si je ne pouvais pas atteindre la vitesse requise j'annulais le tir de la Vanneau car la cible, achetée aux U.S., valait à l'époque 1 MF, pas question de la jeter dans la mer jolie.

Patrimoine

Le Missile "Matra 530"

Le premier tir eût lieu le **21 décembre 1976** (c'est toujours juste avant les fêtes qu'il faut assurer un maximum de vols). Après avoir obtenu la bonne vitesse et donner le feu vert pour le largage de la Vanneau, je commençais ma montée attendant tranquillement le gros écho radar que je venais d'obtenir 10 mn auparavant.

En fait je dus me batailler et mouiller la chemise car la lentille en vol libre et sous fort dénivelée n'avait pas du tout le même écho qu'en vol porté ventral et face à face. Elle volait à 70.000' et M 1.8.

Après avoir pu accrocher le radar à 24 Nm, obtenu les lampes vertes de l'A.D. accroché et du domaine de tir, j'appuyais sur le poussoir à 14 Nm / 43.000' / M 1.3.

Le départ du Super 530 est bien plus puissant que celui de son prédécesseur, sa trajectoire est extrêmement tendue. Je perds vite le missile de vue mais il passera à 7 m de la cible, largement à l'intérieur de l'enveloppe de vulnérabilité de sa charge militaire (non active bien entendu pour les essais) Le deuxième tir aura lieu en février 1977 la cible sera à 68.000' / M 1.8 la mise à feu du missile sera à nouveau à 14 Nm et sa distance de passage encore meilleure: 2.5 m ... On a frôlé le «Bingo»;

Au mois d'août 1977 j'aurai à réaliser un tir spécialement «sportif» du S 530 F à partir du Vautour 358 équipé du radar du F1, le Cyrano IV. Il s'agissait d'ouvrir le domaine de tir prévu jusqu'à 4 G.



MATRA R530E à l'atelier@ DR

Pour le réaliser nous emportions sous l'aile gauche une cible CT 20 programmée pour virer sous 4 G après sa mise à feu et le Super 530 sous l'aile droite.

Au largage du missile-cible l'aile gauche, soulagée, et soufflée par le jet du CT 20, avait tendance à se lever vivement alors qu'il fallait partir sous 4 G + vers la gauche afin de pouvoir obtenir l'accrochage radar dans l'axe du viseur. Le tir eut lieu à 30.000' effectivement sous 4 G et le missile rattrapa son homologue et passa à moins de 2 m. Ce sera la première et dernière fois que je réaliserai un tir de 2 missiles l'un servant de cible au second !

Quant à l'intérêt opérationnel d'un tir de missile d'interception sous 4 G ???

Nous allions aussi ouvrir le domaine pour les dénivelées négatives face à une cible CT 20 volant à 6.500 ft / M 0.7 quand le F1 volait à 13.500 ft et M 0.8 en face à face. La mise à feu fut plus tardive car les contacts d'un radar à basse fréquence de récurrence ne sont pas ceux d'un radar doppler.

Le tir eut lieu à 6 Nm et une distance de passage à 3.5 m. Je continuerai à réaliser une petite dizaine de tirs, tous réussis à l'exception de 2; le premier avec une distance de passage missile-cible supérieure à 100 m et le second beaucoup plus spectaculaire pour le pilote.

Ayant tiré à 22 Nm sur la cible à plus de 70.000' je vis le S 530 F réaliser une superbe barrique 2 sec après son départ et exploser sous mon nez. Les yeux rivés sur mes paramètres réacteur, la respiration en arrêt je me voyais déjà demander une procédure «canard» (voir plus loin) ou utiliser (enfin) un siège éjectable. Je passais au travers des débris sans le moindre toussotement du réacteur, un cierge pour la SNECMA!



MATRA R530 sur Mirage III @ DR

La procédure «canard» à laquelle je m'entraînais régulièrement - à chaque fois en me disant que ça ne pouvait pas fonctionner - consistait à tenter de se poser en vol plané (le F1 n'a jamais été catalogué en tant que « planeur ») sur une toute petite piste de 2400 m avec un lac en entrée de piste et une forêt de pins en bout !!

Un contrôleur me guidait en m'indiquant les altitudes auxquelles j'étais censé passer à ce moment-là. Il ne fallait bien entendu ne jamais être sous le plan de descente calculé, mais la gestion du surplus d'altitude par des weaves n'avait rien d'intuitif.

Autant sur le Vautour on parvenait encore à voler sans réacteur (un exercice adoré des pilotes était de placer les 2 réacteurs sur plein réduit au break et de se poser sans toucher au régime en entrée de piste)

Patrimoine

Le Missile "Matra 530"

autant sur F1 on ne faisait que tomber sans beaucoup d'appréhension du point d'impact final. Fort heureusement je n'eus jamais à utiliser ce moyen de récupération (celui du siège éjectable non plus!).

Une fois cependant après un tir de Martel (missile antiradar) à 40.000' et M 1.2, j'eus un décrochage compresseur qui demeura stable jusqu'à moins de 20.000' et j'étais cette fois en «canard» réel, mais j'avais encore à ma disposition la coupure du réacteur, et son rallumage éventuel, avant de poursuivre cette procédure bosniaque !!

le Missile "Matra Super 530"

Quittant le CEV pour un retour dans le circuit opérationnel je pensais vraiment en avoir fini avec les réflexions sur les conditions de tir des missiles et les ouvertures de domaine, mais il semble qu'on soit poursuivi par le mistigri une fois qu'on y a touché.

Me voici à l'été 1982, commandant du (feu) 12ème escadre sur la (feu) Base Aérienne de Cambrai. Le C.A.F.D.A (Commandement Air des Forces de Défense Aériennes) de me demander de réfléchir à 2 cas de tir de missiles face à une cible larguant des paillettes puisque le S 530 était supposé pouvoir résister à ce type de leurrage.

Je me penche sur les tirs réalisés pour évaluer la capacité de l'autodirecteur à trouver sa cible derrière un nuage de paillettes et je suis surpris de constater qu'un seul tir avait «validé» cette capacité et surtout que la séquence de leurrage choisie n'avait rien d'opérationnel. Je choisis donc des largages de paillettes qui, sans dévoiler nos propres séquences opérationnelles, permettraient cependant de vérifier la bonne tenue du missile face à ce brouillage.



Le super 530 sous Mirage F1@ DR

Les chefs du C.A.F.D.A se montrent un peu nerveux devant mes propositions mais finalement me laissent décider des cas de tirs. Le premier missile est tiré en plein cœur du domaine ... et tombe à l'eau, totalement brouillé par les paillettes.

Avant le second tir il me faut batailler ferme vis à vis de mes chefs pour conserver le programme initialement prévu mais j'y parviens et ... rebelote; missile à l'eau.

Le débriefing à Taverny en présence de la DGA, du directeur technique de Matra (M. Hebel) fut particulièrement houleux. Après avoir envisagé de mettre en cause le manque de connaissance du missile par les «opérationnels» insuffisamment techniques, le directeur technique de Matra, dont j'avais été le pilote durant 4 ans, finit par admettre que les essais avaient été insuffisants et qu'ils allaient reprendre leurs études et les valider par de nouveaux tirs.

Ainsi se terminait pour moi les aventures des missiles air-air des années 70 à mi 80, du moins sur le plan pratique car au B.P.S.A (Bureau des Programmes des Systèmes d'Armes) je retrouverai ces missiles sur le plan conceptuel avec les cogitations sur le Mica.

Gerard LE BRETTON
(Général de Brigade de l'Armée de l'Air)

N.B. : Dans notre prochain bulletin, nous évoquerons le missile MATRA Magic

Vie des Associations

La Maquette du «NORATLAS» NORD 2501 Fabriquée à Bourges.

Voici l'appareil terminé et près à être exposé. Il n'est pas prévu de le faire évoluer dans les airs afin de ne pas risquer de le casser.



La maquette du NORD ATLAS @ CDAM



La maquette du NORD ATLAS @ CDAM



La maquette du NORD ATLAS @ CDAM

CONSTRUCTION DU NORATLAS 2501 MODELE REDUIT DE 3,20 m D'ENVERGURE

Genèse du projet

En 2015 l'association Patrimoine Aéronautique Bourges Berry «P.A.B.B», présidée par monsieur Roland NARBOUX et regroupant d'anciens cadres d'aérospatiale à Bourges devenue à ce jour MBDA a fait un don au Comité Départemental d'Aéro Modélisme du Cher afin d'aider les jeunes affiliés dans les différents clubs du département.

Ce comité présidé par monsieur Claude SCHNÜRER regroupe les huit clubs du département du Cher et est rattaché à la Fédération Française d'Aéro Modélisme.

Une année plus tard, en 2016, lors de l'assemblée générale de P.A.B.B un projet plus concret voit le jour. Il s'agit de fédérer les clubs du département autour de la construction d'une maquette du célèbre avion Noratlas 2501.

Cet appareil a été choisi car sorti des ateliers de Bourges et rarement reproduit en maquette. Une envergure de 3,20 mètres a été décidée pour ce modèle. Une convention a été signée entre le président de P.A.B.B et le C.D.A.M du Cher. Claude SCHNÜRER président de ce Comité étant désigné responsable du projet.

La plupart des clubs du département se sont montrés volontaires. Et en décembre 2016 une première réunion a lieu. Le club de Vierzon a été chargé du stabilisateur et dérive, celui de Méreau des trains rentrants, Bourges –BAM- des ailes, La Forêt se chargeant du fuselage.

Après avoir travaillé sur les plans de cet avion un exemplaire en a été remis à chaque club. Après quelques mois de travail une réunion permet d'apprécier le travail réalisé. Un représentant de l'association PABB en la personne de monsieur Jacques MILEREUX est présent.

En juin 2017 les premiers éléments construits de la maquette sont présentés aux membres de PABB lors de leur assemblée générale annuelle. Cela permet de se rendre compte de la finalité de la construction. Tout le monde est satisfait de la mise en œuvre du projet. Fuselage par le club de La Forêt - Aile par le club de Bourges, stabilisateur par le club de Vierzon et ébauche des trains par le club de Méreau. Une aide supplémentaire nous est accordée par l'association AIRITAGE, ce qui a permis de finaliser la construction.

Après plusieurs années de travail l'appareil est terminé en situation de statique. Le CDAM Cher remercie de nouveaux les donateurs et l'ensemble des clubs ayant permis cette construction.

*Claude SCHNÜRER
Président du CDAM Cher*

Dons d'Archives

C'est avec un immense plaisir que nous avons accueilli Mr Spiwack, ancien de MATRA Espace, venu nous confier deux documents (cf. photo de gauche):

-l'un commémorant le lancement de l'European Retrievable Carrier d'EURECA en juillet 1992 (Photo de droite),

-l'autre représentant l'excellente collaboration entre les membres du Project Team of ERNO à travers la réalisation d'un calendrier humoristique pour saluer l'année 1993!

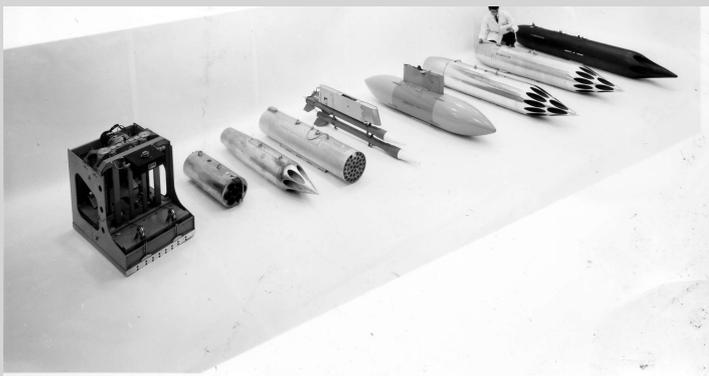
De son côté, notre ami Christian Ravel, vice-président du Musée Régional de l'Air d'Angers nous a envoyé deux belles photos de produits MATRA Défense :



Mr Spiwack et C. Chassery @ PVL



Morceau d'un bouclier Thermique @ PVL



Lance Missiles MATRA LM101A-102-123-161 @ DR



Essai de vibration sur le proto du Satellite A-1 (G. Estibal) @ DR

Philippe VAN LIERDE
Secrétaire Général d'AIRitage

Vie des Associations

L'incroyable 'Baroudeur' des nouvelles de la bulle.



La verrière avant (PMMA) a été présentée sur la structure support prototype et l'ensemble sur le fuselage.
Photo jointe

Merci de l'aide Airitage !!

Jean-Jacques Cluzeau
President de l'association "Les Ailes anciennes" le Bourget

Directeur de la publication : Gaetan Sciacco

Editeur : AIRitage Centre d'Affaires de la Boursidière 92350 Le Plessis Robinson
association@airitage.fr TEL : +33 (0)1 41 87 17 87

Réalisation : M. Pelletier et Ph. Van Lierde.

Ont collaboré : JL Gaillot, G.Sciacco, G. Bousquet, F. Picou, G. Le Bretton, C. Schnurer, JJ. Cluzeau et Ph. Van Lierde.

Impression : 72/78 (Vanves)

Crédits photos : J.Lentignac, G. Bousquet, Ph. Van Lierde, IPECA, AIRitage, MBDA, Mathieu (Guide MAE)

@ les Ailes anciennes

ipeca.fr

IPECA, LA PROTECTION SOCIALE DES PROFESSIONNELS DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'AÉROSPATIAL CIVIL ET MILITAIRE.

IPECA œuvre, depuis plus de 70 ans, pour le bien-être de la communauté de l'aéronautique et de l'aérospatial civil et militaire.

Elle protège les femmes et les hommes de ce secteur dans tous les domaines de la protection sociale complémentaire, **collective ou individuelle**, en **santé** comme en **prévoyance**.

COMPLÉMENTAIRE SANTÉ / GARANTIE DÉCÈS / SURCOMPLÉMENTAIRE SANTÉ

Pour en savoir plus : **0 810 510 510** Service 0,05 € / appel + prix appel

IPECA PRÉVOYANCE - 5 rue Paul Barruel - 75740 Paris cedex 15

Institution de Prévoyance régie par le titre III du livre IX du code de la Sécurité sociale relevant de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution (ACPR) 4 place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris cedex 09.

IPECA
UNE VIE À VOUS PROTÉGER