



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

1-4 Entretiens

• Philippe RETTIG
Président de l'Association "Je me souviens".

• Editorial

5-8 Patrimoine

• L'Exocet, un missile de légende

9-11 Vie des Associations

• L'association "les poudriers d'escampette".

• L'association "les amis du vieux Chatillon"

11-16 Vie d'Airitage

• Une première, c'est AIRitage qui a effectué une dotation en janvier 2023

• Transall

• Le Fonds de dotation "Réseau AIRitage" existe !

• Merci Evelyne, huit années au service d'Airitage.

• Ce n'est qu'un au revoir, Chère Ariane

Editorial

de Gaetan Sciacco
Président d'Airitage



© Airitage

J'ai longtemps repoussé l'écriture de cet éditorial afin de pouvoir vous annoncer une bonne nouvelle. Malheureusement, à l'heure où j'écris ces lignes, la subvention 2022 Airbus n'a toujours pas été versée, mettant en grande difficulté financière notre organisation et nous empêchant d'honorer les demandes d'aides de nos associations membres.

Ce n'est pas de gaieté de cœur que je fais ce constat! **Michael Murphy** qui anime le secteur Heritage a eu beau lancer la procédure avant l'été dernier,

N°53 - Mars 2023

Saint-Nazaire a 100 ans ! "Je me souviens" avec son nouveau Président dans l'action.

Entretien avec Philippe RETTIG
Président de Je me souviens (JMS).



Ph. Rettig @ JMS

AIRitage: Vous avez succédé à Georges Lecoq en tant que président de l'association « Je me souviens » voici quelques mois et nous sommes heureux de vous donner la parole afin de mieux vous connaître mais aussi présenter à nos lecteurs les grands objectifs qui gouvernent votre engagement.

Quelles sont les circonstances qui vous ont amené à faire une carrière dans l'aéronautique ?

Vous sentez-vous héritier du patrimoine aéronautique des pionniers du début du 20^{ème} siècle avec leurs machines volantes ?

J'ai eu l'opportunité d'effectuer mon stage de fin d'études informatiques au sein de l'usine Aérospatiale de Saint-Nazaire en 1983. Lorsque j'ai contacté le site au retour du service national, c'était la crise, j'ai alors trouvé un emploi dans une société de service de la région rennaise.

En 1989, un salarié d'Aérospatiale de Saint-Nazaire m'a averti que l'informatique recrutait des techniciens. Je me suis retrouvé embauché dans le nouveau service de Conception Assistée par Ordinateur.

En 2008, le plan social Power 8 m'a donné l'opportunité de rejoindre le service communication, où j'ai pris la place de Georges Lecoq (que je viens de remplacer à la tête de "Je me souviens"). Nazairien d'origine, j'ai toujours en tête le souvenir émerveillé des essais en vol des avions de la fin des années 60, d'autant plus que nous habitions alors à quelques kilomètres de la piste de Gron.

Et puis, l'aérospatiale locale c'était la crème de l'industrie nazairienne, encore plus que la navale.

AIRitage: Parlons à présent de l'association "Je me Souviens", vous en êtes le Président. Pouvez-vous nous rappeler son histoire ?

Entretien avec Philippe RETTIG

Editorial (Suite)

la complexité des outils et processus mis en œuvre bloquent le système et il est bien difficile de dégripper cette machinerie.

Heureusement que d'autres, grand merci à l'IPECA, ont versé leur obole, ce qui nous permet de survivre en attendant des jours meilleurs.

Cette période délicate pourrait être compensée par le succès de notre campagne 2023 d'adhésions. Que nenni, en cette fin mars, à peine 50 bulletins sont parvenus sur le bureau de notre secrétaire général.

Alors ne me reste qu'à vous appeler à envoyer de toute urgence votre bulletin pour signifier votre engagement à nos côtés, pour soutenir nos bénévoles et faire d'Airitage une véritable force d'action. **On compte sur vous!**

Bon, cela étant dit, passons à des sujets plus réjouissants. Vous l'aurez remarqué, j'aime à célébrer les faits marquants de notre Histoire.

C'est bien sûr l'occasion de faire revivre un glorieux passé, de s'attarder sur tel ou tel matériel ayant marqué une avancée technologique ou le résultat du travail acharné de tout une équipe, de mettre en lumière les femmes et les hommes qui ont mis toute leur énergie dans cet accomplissement.

C'est aussi le moment où l'historien se saisit d'un événement pour le replacer dans son contexte, en montrer les origines, étudier son mécanisme et en déduire l'impact sur les contemporains et les conséquences à plus long terme. C'est ainsi, je crois, que la petite histoire rejoint la grande.

En ce début d'année, j'ai choisi de mettre en exergue deux faits marquants parmi la multitude.

Et, une fois n'est pas coutume, rendons hommage à un avion produit outre-Atlantique.

C'est en effet le 31 janvier dernier que **Boeing** a livré son 1574^{ème} et dernier exemplaire du **B747**, en l'occurrence dans sa version cargo (**B747-8F**) à la compagnie Atlas Air.

Quelques mois après notre A380 (qui n'a malheureusement pas eu la longévité de son aîné),

En 1989, un petit groupe de retraités décide de mettre en images l'histoire de l'aéronautique locale sous la forme d'une plaquette intitulée "AÉROSPATIALE SAINT-NAZAIRE D'HIER À AUJOURD'HUI" qui sort en 1990 pour fêter les 20 ans d'AÉROSPATIALE.

Le cercle s'agrandit, l'association est fondée et prend le nom de "Je me souviens" le 1^{er} octobre 1991.

L'idée est de retracer l'histoire du site en plusieurs livres. Le premier d'entre eux - "L'ESSOR DE L'AÉRONAUTIQUE A SAINT-NAZAIRE" - est publié après de longs mois, où un maximum de documents écrits, de photographies, de témoignages, de films, sont épluchés et rassemblés. Quatre autres volumes suivront jusqu'en 2013.



Le groupe en charge des archives et du livre des 100 ans @ JMS

AIRitage: Que pensez-vous de cette citation de Winston Churchill : « plus on regarde en arrière, mieux on peut voir le futur ».

Lorsque j'étais gamin, j'étais féru d'histoire, de géographie... et de science-fiction. J'étais fasciné par des auteurs comme Isaac Asimov (cycle des Fondations) ou Frank Herbert (Saga Dune) qui avaient su imaginer un futur visionnaire en s'appuyant sur l'histoire des civilisations passées de la Terre.

AIRitage: Pourriez vous nous rappeler les activités de base de JMS. pour nos lecteurs ?

L'association met en avant toute action propre à maintenir le souvenir des activités aéronautiques de Saint-Nazaire. Elle valorise les connaissances et qualités des personnels et fait connaître l'histoire, le savoir-faire de l'industrie aéronautique. Deux équipes assidues se retrouvent chaque semaine :

- ° L'équipe "restauration avions" remet en état des vieux aéronefs en partenariat avec l'association MAPICA de l'aérodrome de La Baule-Escoublac.

- ° L'équipe "archives" élabore depuis 2018 le livre qui va célébrer les 100 ans d'histoire de l'aéronautique locale. La mise en vente de ce nouvel opus se fera d'ici l'été, L'équipe s'occupe aussi de l'archivage papier et électronique des témoignages, magazines, photos et vidéos.

Entretien avec Philippe RETTIG

Editorial (Fin)

L'avionneur de Seattle mettait un point final à la carrière de cette machine passée à la postérité puisqu'elle a révolutionné le secteur aérien, le faisant entrer dans l'ère du transport de masse.

Soyons donc fair-play et tirons un coup de chapeau à la "Queen of the skies".

Le deuxième événement concerne un avion bien de chez nous.

Je veux parler du **Transall**, bête de somme de l'armée de l'air, dont le 60ème anniversaire du premier vol a été fêté le 25 février dernier.

Vous lirez quelques pages plus loin davantage de détails sur l'histoire de cette machine.

Mais il est un point sur lequel je veux d'ores et déjà insister.

Le **C160** n'est pas un étranger dans la généalogie des Airbus. L'avion-cargo, issu de la coopération franco-allemande, a en effet permis de réunir autour de la table bon nombre des futurs acteurs du projet européen.

Enfin, et malgré les péripéties financières que je viens de vous narrer, notre association n'a pas été inactive en ce premier trimestre de l'année.

Je veux achever ce texte par une note positive, à savoir la création de notre fonds de dotation.

J'adresse encore tous mes remerciements à **Didier Evrard** qui a accepté d'en prendre la présidence.

Voilà une structure promise à un bel avenir.

Gaetan Sciacco
Président d'Airitage



Accès au Bulletin
d'adhésion, Merci pour
votre SOUTIEN !

AIRitage: Récemment, AIRBUS a créé un Département HERITAGE et a signé une convention de mécénat pour 3 ans avec AIRitage confirmant ainsi sa mission de tête de réseau. Notre association sera très heureuse d'apporter son soutien aux travaux de mémoire et de promotion de ses associations membres.

Qu'attendez-vous de nous plus précisément ?

Nous ne savons pas ce qu'il adviendra de notre association dans les années à venir. Comme beaucoup d'autres, "Je me Souviens" est en panne de vocations. Nous ne sommes plus qu'une centaine d'adhérents désormais.

Il est donc urgent de finir de sauvegarder de façon centralisée notre patrimoine documentaire. C'est là où nous avons besoin de votre soutien et de votre puissance technique.



Le groupe de restauration d'avions @ JMS

AIRitage: 2023 est pour vous une grande année de commémoration, car vous allez contribuer au centenaire des sites de Saint-Nazaire. Quel est le menu des festivités ?

"Je me Souviens" est partie prenante des événements internes et externes prévus par les deux sites Airbus Atlantic de la région nazairienne.

La porte ouverte du site historique aura lieu le dimanche 11 juin, celle de Montoir deux semaines plus tard.

Des expositions itinérantes de photos dans les villes de l'agglomération, un quiz sur l'histoire du site de Montoir pour les salariés, des affiches montrant les ateliers de Saint-Nazaire au siècle passé et la venue espérée d'hydravions de Biscarosse et d'hydravions-ULM seront autant de temps forts où notre association sera présente, tout au long de cette année de célébration.

AIRitage: Afin de rendre nos archives plus accessibles, notre association mène une action importante de mise en ligne de nos documents sur www.airitage.fr au format dit RESPONSIVE.

C'est un investissement important qui offrira à tous nos membres un accès et une lecture simples, fluides et faciles de nos inventaires via n'importe quel smartphone et tablette.

Êtes-vous favorable à cette évolution de notre site dans lequel vos prédécesseurs ont déposé leurs indexations ?

Entretien avec Philippe RETTIG

Nous avons en fait peu d'archives dans AIRitage Certaines photos y avaient été déposées par Jean Guichard et Claude Chigot il y a 10 ans. Nos archives remarquables (photos, plaques de verre et certains documents) mériteraient d'être déposés dans la nouvelle structure AIRitage. Donc nous disons oui au formatage dans ce format RESPONSIVE.

Livre des 100 ans - Exemple page "évènement"



Page du livre des 100 ans @ JMS



Porte ouverte MAPICA - Stand JMS @ JMS

AIRitage: Afin de sécuriser la conservation de nos archives, AIRitage a créé un Fonds de Dotation, dénommé "Réseau Airitage", dont la finalité est l'inscription administrative de nos lots d'archives les plus précieux, à sauvegarder par les Archives Nationales en cas de disparition de nos organisations. Cette possibilité est ouverte à toutes nos associations membres. Comment envisagez-vous la contribution de JMS à ce Fonds ?

Nous sommes tout à fait d'accord pour y déposer nos « pépites d'archives ». Nous devons faire une sélection, qui ne sera pas toujours facile, pour y stocker l'essentiel de notre histoire.

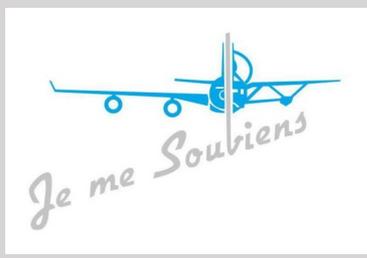
Coordonnées de l'association JMS

POUR NOUS JOINDRE :

Permanence bureau chaque mardi matin de 9h à 12h.
Permanence atelier chaque jeudi après-midi.
Courriel : Je.me.souviens@orange.fr



Pour accéder au site JMS scannez Moi !



Merci à Philippe RETTIG (interview réalisée en mars 2023)



Image du site sur Smartphone @ JMS

Patrimoine

L'Exocet, un missile de légende (1^{ère} Partie)

Le missile antinavire Exocet est sans conteste un des armements les plus célèbres du 20^{ème} siècle. Il a révolutionné le combat naval et s'est montré redoutable au combat. Pourtant son histoire militaire, technique et industrielle est très peu connue et mérite d'être racontée.

Disposer d'une arme antinavire volante est un rêve caressé dès les débuts de l'aviation, poussant les belligérants à étudier entre 1914 et 1918 des projets de torpilles volantes télécommandées. Mais il fallut attendre 1943 pour voir un tel engin être employée au combat, sous la forme de la bombe volante radioguidée Henschel Hs 293 allemande. Elle coula une cinquantaine de navires avant que les alliés réussissent à en brouiller le guidage. Le flambeau fut repris après-guerre par l'Union Soviétique avec son missile antinavire **Styx**, entré en service en 1958.

Coup de tonnerre

Le 21 octobre 1967, le destroyer israélien *Eilat* fut coulé au large de Port Saïd par trois missiles Styx tirés par des vedettes rapides Komar égyptiennes. Le *Styx* était parfaitement connu des services de renseignement occidentaux, mais son apparition n'avait déclenché aucun effet. La presse constata avec horreur que l'OTAN n'avait rien pour se défendre contre le *Styx* et ne disposait d'aucun équivalent. Seule, la marine suédoise avait cherché dès 1959 à le contrer, en demandant à la société française Nord Aviation de transformer son engin-cible à réaction CT 20 en antinavire RB 08, opérationnel en 1967.

Cette expérience révéla à Nord Aviation les défauts communs au *Styx* et au RB 08 : leur vol de croisière effectué en guidage radio susceptible d'être brouillé et une attaque en piqué guidée par un autodirecteur électromagnétique actif (un mini-radar) trop souvent trompé par «l'effet miroir», ou la réflexion des ondes radars sur la mer fait apparaître la cible plus imposante qu'elle ne l'est, les missiles s'écrasant alors devant ou derrière la cible.

Il fallait donc rendre un futur missile autonome durant tout son vol, c'est-à-dire «tire et oublie».

Ce qui impliquait de miniaturiser une **centrale inertielle**, celles qui existaient à l'époque à bord de sous-marins ayant la taille d'un grosse armoire.

Une trajectoire de vol rasant à quelques mètres au-dessus des vagues, où le missile ne verrait plus que la cible, supprimerait l'effet miroir, à condition de faire des progrès dans la précision altimétrique.



Tir de MM40 Block 3 @ Marine Nationale

La période n'était guère favorable en France à la recherche en matière de missiles tactiques, tant la ponction faite pour le développement des armes nucléaires et la fin des guerres coloniales en avaient réduit les crédits. Contrainte de faire mieux avec moins, l'administration française de l'armement se concentra alors sur le thème unique de la navigation « tire et oublie » des missiles, en lançant les programmes de recherche AS 31 en 1960 et AS 33 en 1964, pour faire tenir une centrale inertielle dans un calibre fixé à 350mm.

En 1965, Nord Aviation proposa sur cette base un Exocet avant la lettre à la marine française, et fit un bide. La marine n'avait pas de crédit à allouer à un antinavire, mais accepta toutefois de discuter du besoin opérationnel.

Patrimoine

L'Exocet, un missile de légende

Deux conceptions s'affrontèrent alors, celle du combat océanique et celle de la guerre côtière. Une «jeune» école plaidait pour un tir au-delà de l'horizon à plus de 100 km de portée, adapté au scénario d'un affrontement au milieu des océans entre des super-flottes détectables de loin. Une école plus traditionnelle, dite des «canonniers de marine», tenait à l'inverse à savoir sur quoi elle allait tirer, ce qui limitait la portée à l'horizon maritime, soit une quarantaine de kilomètres. Elle imaginait des engagements en mers fermées comme la Méditerranée, lors de crises régionales limitées, où des unités de petite taille (frégates, avisos) pourraient s'approcher de l'ennemi sans être détectées, en se dissimulant par exemple derrière des îles. Elle insistait sur le pouvoir de discrimination des cibles, c'est-à-dire sur une électronique garantissant que le navire visé sera touché et non des navires voisins, neutres ou civils.

Ce débat n'était pas tranché, lorsque la fin dramatique de l'Eilat persuada les missiliers occidentaux que le premier à mettre au point un antinavire à la fois «tire et oublie», «tout temps» et «à vol rasant» révolutionnerait le combat naval. Un profil d'attaque en vol rasant rendrait en effet le missile quasiment imparable en le dissimulant dans le «sea clutter» (fouillis de mer), c'est-à-dire les échos faits par les vagues sur les écrans radar. Une course contre la montre s'engagea.

« And the winner is... »

Le gagnant fut contre toute attente **Nord Aviation**, grâce à son expérience préalable avec le RB 08 et aux briques technologiques développées par les AS 31 et 33. Mais il fallut trois bonnes doses de courage avant de pouvoir lancer un développement.

D'abord le courage d'**Emile Stauff**, le «père des missiles» chez **Nord Aviation**, d'accepter d'autofinancer un développement pour répondre à un besoin émis par la marine grecque, de 26 missiles seulement pour équiper quatre vedettes rapides *La Combattante II*. Pas de quoi rentabiliser le programme. Mais E. Stauff y vit l'occasion de prendre de l'avance sur les concurrents et de pousser le programme en France.

La marine grecque imposait cependant de signer un contrat avant la fin de 1968 et seulement après que la marine française se fut engagée dans le programme, ce que les règles administratives en vigueur en France rendaient impossible. Le chef d'état-major de la marine nationale engagea alors, par lettre, son honneur d'officier en jurant à son homologue grec de mener le projet à terme.

Finalement le ministre des armées, **Pierre Messmer** eut le courage de bouleverser la planification militaire afin de financer l'achat du nouveau missile.



Tir MM38 depuis la vedette "La combattante" @ Nord Aviation-DR

Sa savoureuse déclaration lors d'une conférence de presse en octobre 1968 mérite d'être reproduite in extenso: «Les gens raffinés, dans lesquels je range les officiers d'état-major et les ingénieurs électroniciens, trouvent qu'il est élégant, quand vous avez quelqu'un qui vous menace d'un pistolet, d'attendre qu'il ait tiré pour dévier sa balle avec un projectile. C'est exactement le programme «Mandragore» [NDLR : un système de missile surface-air antimissile]. Les gens moins raffinés, plus simples, et dans l'occurrence je me range parmi eux, trouvent que le bon sens, c'est de couler le navire qui tire sur vous [...], ce qui lui évite de recommencer et par conséquent vous donne de meilleurs chances de vous sortir d'affaire.»

Patrimoine

L'Exocet, un missile de légende

En fin politique, le ministre sabrait le trop ambitieux programme «Mandragore» qui promettait de dévorer une grande partie du budget de la marine pour acquérir à bon prix le MM 38. Le ministre précisait que la portée du MM 38 était de 42 km. Les pré-supposés tactiques de «l'école des canoniers» l'avaient donc emporté, déterminant le choix d'une propulsion à poudre.

Un crash programme

La Grèce signa in extremis le contrat le 30 décembre 1968. Les délais à respecter étaient infernaux : trois ans pour un réaliser un premier tir depuis une vedette grecque, alors qu'un parcours demandait au moins six ans, voire plus en cas d'aléa technique.

Un chef charismatique, **Jean Pinel**, fut choisi pour conduire le programme. Il choisit de s'entourer d'abord d'un petit nombre d'anciens, archi-spécialistes de leur discipline technique (aérodynamique, navigation, pilotage-guidage...), en vérifiant leur disponibilité : leurs enfants avaient-ils quitté le foyer et leurs épouses se consacraient-elles à des activités associatives et caritatives ?

Il sélectionna ensuite un grand nombre de jeunes ingénieurs et techniciens pour leur connaissance des nouvelles technologies, à la condition sine qua non qu'ils fussent célibataires et sans attache.

Il déclara à tous qu'ils allaient travailler 12 heures par jour, sept jours sur sept, sans prendre de vacances (sauf à Noël).

Il précisa toutefois qu'ils allaient vivre une aventure qui ne se présente que rarement dans une carrière. L'équipe se baptisa les «moines soldats» de Pinel.

Pour évacuer l'énorme pression à laquelle il les soumettait, Jean Pinel les emmena faire régulièrement la «tournée des grands ducs» dans «Paris by Night», aux frais de l'entreprise. Des pratiques aujourd'hui toutes inenvisageables.



Famille EXOCET@ Aerospatiale-DR

Afin de gagner du temps, Jean Pinel réutilisa le maximum de composants «sur étagère» issus d'autres programmes : le calculateur du missile sol-sol Pluton, le moteur à poudre du projet de cible supersonique C 30, une charge militaire dérivée de celle du missile air-sol AS 30....

Il exploita à fond le résultat des programmes AS 31 et AS 33 qui levaient les risques technologiques sur la centrale inertielle. Il put ainsi se focaliser sur un nombre réduit de points cruciaux : le nouvel autodirecteur, l'altimètre pour le vol rasant ... Pour lesquels, il poussa en parallèle une solution risquée et une solution de secours moins performante en retardant au maximum le gel de la configuration.

Il fut aussi un des premiers à faire de «l'ingénierie concurrente», méthode où toutes les phases d'études sont lancées en parallèle plutôt qu'en phases séquentielles, où il n'est pas question d'entamer une phase avant d'avoir fini la phase précédente.

Cela le conduisit à découper son missile en tranches bien distinctes, à la façon d'un "Meccano" ou un jeu "Lego".

On pouvait donc modifier jusqu'au dernier moment une tranche sans toucher aux autres, ce qui facilitera plus tard grandement les modernisations.

Patrimoine

L'Exocet, un missile de légende

Pour révéler le plus tôt possible d'éventuels problèmes, le programme MM 38 fut un des premiers à avoir recours à des simulations en vols intégrant des sous-ensembles réels du missile (HWIL pour Hardware In The Loop). Les « moines soldats » de Jean Pinel se souviennent aussi d'avoir vécu en état « d'apesanteur » bureaucratique, fruit de la farouche volonté politique de mener à bien le programme.

Le résultat dépassa toutes les espérances. Les tirs d'essais réussirent du premier coup entre juin et novembre 1971. Le premier tir effectué en Grèce par la vedette Kimothoi fut réalisé en janvier 1972, avec seulement un mois de retard sur le planning. Le développement du MM 38, désormais baptisé Exocet, se termina en juillet 1972.

Les raisons du succès de l'Exocet MM 38

Il était naturel de comparer le nouveau venu avec le summum de l'artillerie navale : le canon de 406mm des cuirassés. Un MM 38 était plus léger qu'un obus de 406 mm (735 kg contre plus de 900 kg). Il portait plus loin (42 km au lieu de 36). Il présentait surtout une probabilité d'atteinte de 95% contre celle, misérable, des cuirassés. D'où la naissance de la formule « one shot-one kill » (un coup-un but). Quant à l'installation de tir Exocet, elle ne pesait que quelques tonnes par rapport aux 1.500 tonnes d'une tourelle triple de cuirassé et pouvait donc être installée à bord de vedettes rapides. Les marines du monde libre firent la queue pour acquérir l'Exocet.

L'apparition de redoutables concurrents

Ce succès poussa l'US Navy à s'intéresser à l'étude d'un antinavire menée depuis 1965 par la société McDonnell Douglas et à signer en 1971 le contrat de développement du RGM-84A Harpoon pour une mise en service en 1981. Correspondant à l'école du combat océanique, ce missile offrait une portée de 140 km, grâce à une propulsion par turboréacteur. Sa conception reposait sur le modèle économique américain qui privilégie un prix unitaire faible pour les munitions au détriment de la précision, inconvénient compensé par l'**overkilling**. Face à une super-flotte, une salve massive tirée au-delà de l'horizon trouverait bien une profusion de cibles. Pour se démarquer du MM 38, les autres concurrents comme l'Otomat franco-italien ou le RBS-15 suédois emboîtèrent le pas de la longue portée en étant, eux aussi, propulsés par turboréacteur. Entretemps, le MM 38 avait équipé 187 bâtiments dans 19 marines, sa production atteignant 1.287 exemplaires. Le groupe Aerospatiale (qui avait absorbé Nord Aviation en 1970) profita de son avance pour développer une famille Exocet complète, la première du genre, avec le lancement en 1974 de l'AM 39, version de l'Exocet tirée d'aéronefs, et en 1975 du SM 39, version tirée de sous-marins, et du MM 40, version mer-mer améliorée et allongée pour gagner en portée (70 km).



A suivre

Patrick Mercillon
(Membre du comité d'indexation AIRitage)

MM38 Y1-6
Télédestruction
scanner Moi !

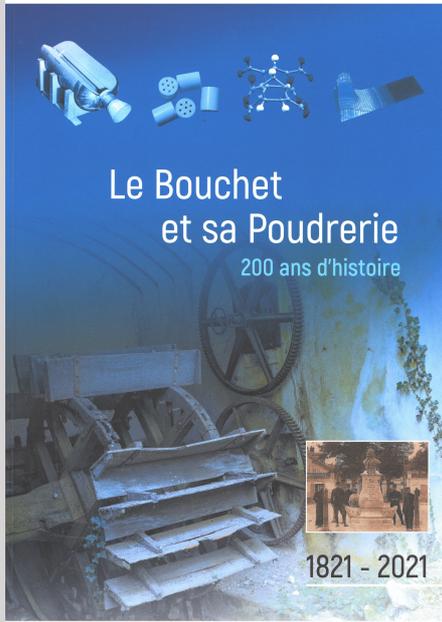
Nota: Article publié avec l'aimable autorisation de la revue "Guerre et Histoire"

- ¹-**Styx** : missile développé par le bureau d'études Raduga. Désignation OTAN SS-N-2 Styx, désignation soviétique P-15 Termit GRAU 4K40. Portée : 46 km
- ²-**centrale inertielle** : équipement qui intègre les déplacements de son porteur (navire, avion, missile) dans les trois dimensions pour déterminer sa position et qui permet un guidage automatique dès lors que les coordonnées du point de départ et celles de l'objectif sont connues.
- ³-**Pierre Messmer** : officier de la 13e demi-brigade de la Légion étrangère (Gabon, Erythrée, Syrie, Bir Hakeim, El Alamein, Tunisie), ministre des armées du général de Gaulle de 1960 à 1969, Premier ministre de 1972 à 1974.
- ⁴-« **Overkilling** » : méthode qui consiste à tirer plus de munitions qu'il n'en faut pour être sûr de détruire un objectif.

Vie des Associations

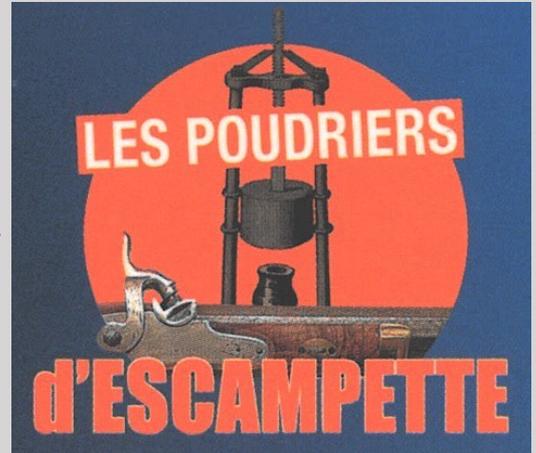
l'association "Les Poudriers d'Escampette"

Ce lundi 6 février nous a apporté une belle surprise avec la venue de Patrick RACIMOR (vice-président des Poudriers d'Escampette venu nous remettre le magnifique livre collectif (cf. photo) écrit par les membres de son association.



1ere de couverture @ PVL

Nous avons été très heureux (cf. bulletin N° 51) de lui avoir fourni l'iconographie relative à nos S.A. qui lui manquait pour finir l'ouvrage.



De G à D R.Guigui, C.Boileau, C. Salaun, P. Racimor, J.P. Schmitt, M. Pelletier, B.Fourcade, C. Coti@PVL

Belle récompense pour nos bénévoles qui consacrent de leur temps pour indexer et classer cette documentation. **Qu'ils trouvent là la récompense à leur magnifique Engagement.**

*Philippe VAN LIERDE
Secrétaire Général d'AIRitage*

Vie des Associations

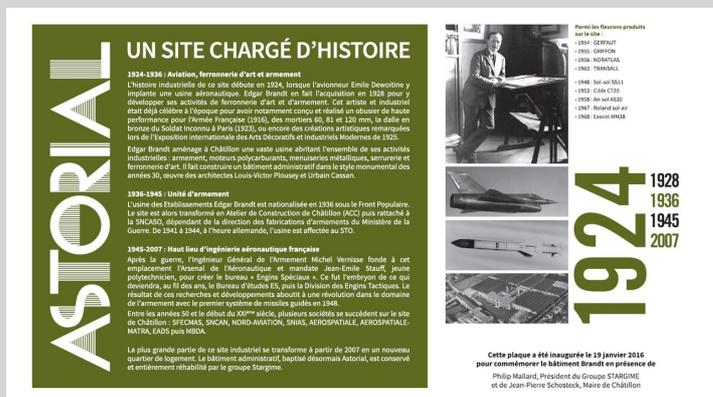
l'association "Les Amis du Vieux Châtillon (A.V.C.)"

Au moment de régler ma cotisation aux AVC, je me suis interrogé sur l'apport de cette association à la conservation du Patrimoine industriel d'AEROSPATIALE Missiles, l'ONERA, etc.

Pour effectuer cette évaluation, je me suis plongé dans les formidables fascicules publiés chaque fin d'année en guise de bilan annuel par le bureau de cette association et diffusé lors de son A.G.O.

Je vous propose donc un inventaire des publications effectuées depuis 2010 sachant que le périmètre couvert par cette association est particulièrement large puisqu'il touche l'urbanisme, l'architecture, l'art, les activités industrielles et scientifiques, l'ethnologie, la sociologie, l'économie, etc. :

- 2011 = Histoire de la libération de Châtillon,
- 2012 = Histoire du bâtiment A10 de l'usine AEROSPATIALE appelé Georges LEGER qui démarre en 1924 avec la venue d'E. Dewoitine, le rachat de l'usine par le ferronnier d'art E. Brandt qui construit le bâtiment AMIRAL dit B1. Celui-ci sera intégralement remis en état d'origine dans le respect des règles Art Déco par la société STARGIME. Aujourd'hui Il est malheureusement aux mains d'un promoteur immobilier.
- 2014 = Y. Aurenche, un de nos adhérents, retrace l'histoire de l'ONERA ce qui permet de comprendre tous les apports technologiques de cette formidable institution.
- 2015 = M. Labercat retrace toute l'histoire du Drapeau Français depuis les Mérovingiens, les Carolingiens et autres Capétiens et Valois ...
- 2016 = En lien avec Y. Aurenche, c'est l'inauguration le 19/01/2016 d'une plaque mise au point avec STARGIME pour commémorer la construction du B1 par E. Brandt dont la façade est classée. Malheureusement cette plaque (cf. photo) sera dérobée quelques mois après !



Plaque commémorative E. Brandt, constructeur du B1@ PVL



de G à D Mme Mallard (Stargime), Bernard et Monique Barrier, Pierre Loquet et Mme Sirkis (AVC) @ PVL

On peut lire aussi l'hommage de P. Loquet (Ancien d'AEROSPATIALE) à André Turcat, formidable pilote d'essais qui commença sa carrière à Châtillon puis assura, entre-autre, la mise au point de Concorde.

- 2017 = Toujours l'ami P. Loquet qui retrace la belle histoire de l'Arsenal VG 70 puis évoque la période allemande de l'usine et enfin les développements autour de la SNECMA et DASSAULT.
- 2019 = Ce fut l'inauguration de la maison du Patrimoine de la Ville de Châtillon où se trouvent des maquettes de systèmes d'arme conçus et réalisés aux Engins. Ce fut un émouvant moment pour Monique et Bernard BARRIER et leur petite équipe qui travaillent depuis plus de 30 ans à la mise au point de cette œuvre historique et patrimoniale. Un mot, BRAVO !
- 2021 = J.L. Lebadezet retrace la grande histoire des ballons durant la guerre de 1870 – 1871.

Vie des Associations

L'association "Les Amis du Vieux Châtillon (A.V.C.)"

9. 2022 = Notre ami Y. Aurenche donne une suite à l'article écrit par P. Loquet présentant le Messerschmitt 16 Komet en évoquant le lien avec le jumelage de notre commune avec celle de Merseburg proche des centres d'essais de cet aéronef.

Aujourd'hui, les A.V.C. poursuivent courageusement leur parcours car, comme nombre de nos associations de Patrimoine, elle se trouve confronté au vieillissement de ses équipes et à son corolaire, l'absence de jeunes ou de moins anciens pour reprendre le flambeau dans l'esprit associatif qui doit toujours être de règle.

Philippe VAN LIERDE
Secrétaire Général d'AIRitage

Horaires d'ouverture

A.V.C. : 21 rue Gabriel Péri - 92320 – Chatillon – du lundi au vendredi de 10h à 12h

Musée du Patrimoine : 13, rue de La Gare - 92320 – Chatillon – les mercredis, jeudis, vendredis et samedis de 14h à 18h

Vie d'AIRitage

Un première, c'est AIRitage qui a effectué une donation en janvier 2023



Hervé Herry et Jacques Grunenwald @ PVL

J'ai eu le plaisir de faire la connaissance de Mr Hervé HERRY (à l'époque adjoint au maire de Vernon) en janvier 2021 lors du lancement de la Réserve Citoyenne du Patrimoine à Méréville-Franceville.

Au cours de nos échanges, il évoqua son projet de création d'un espace muséal dédié au spatial et cela avec l'aide d'un groupe d'ancien du L.R.B.A.

En lien avec Claude Chassery, nous avons effectué le tri d'un certain nombre de sous ensemble destiné au monde des Musées (un premier lot est parti au Musée SAFRAN à Villaroche).

Fin novembre 2022, nos amis de Vernon (cf. Photos) sont venus prendre en charge des équipements que nous avaient transmis l'A.R.M.T. Ces matériels sont maintenant archivés au CAMPUS de l'ESPACE où s'est tenu le 5 janvier 2023 la première réunion destinée à jeter les bases de ce magnifique projet qui permettra de sauvegarder les locaux du L.R.B.À.

Ce lieu facilitera, plus particulièrement, l'appropriation de ce pan de l'histoire industrielle de notre pays par nos jeunes.

Tous nos vœux les accompagnent.

Philippe VAN LIERDE
Secrétaire Général d'AIRitage



Roue d'inertie Philips @ PVL



Roue cinétique prototype Matra Espace @ PVL



Senseur infrarouge terrestre @ PVL

Vie d'Airitage

Le TRANSALL

22 janvier 1963, Charles de Gaulle, président de la République française et Konrad Adenauer, chancelier de la République Fédérale d'Allemagne (RFA) signent un traité bilatéral, dit Traité de l'Elysée. L'accord établit des liens étroits entre les deux pays, en matière de sécurité, de diplomatie et d'éducation.

25 février 1963, le prototype du C160¹ Transall (TRANSport ALLiance), avion cargo militaire fruit d'une coopération franco-allemande effectue son premier vol à Melun-Villaroche.



Transall C160 NG en vol @ AIRitage-DR

Le 15 décembre 1958, trois avionneurs sont sélectionnés pour étudier et produire l'aéronef: Nord-Aviation, côté français, Weser Flugzeugbau (VFW) et Hamburger Flugzeugbau (HFB) côté allemand.

1959 est consacrée à la définition de l'avion, à commencer par le choix des moteurs qui se porte sur le Rolls Royce Tyne. Le 16 décembre 1959, un accord intergouvernemental lance le programme. La production est ventilée entre les usines des trois coopérateurs. Les chaînes d'assemblage sont installées à Bourges, Brême et Hambourg.

Enfin, le 22 novembre 1967, le premier C160 est livré aux aviateurs français, suivi par son homologue allemand en avril 1968. Jusque 1973, la production s'élève à 169 appareils: 3 prototypes, 6 préséries et 160 avions, 50 pour l'armée de l'Air et 110 pour la Luftwaffe.

A la version standard est venue s'ajouter deux variantes. L'une pour l'Afrique du Sud (Z), l'autre pour la poste française (P). D'autres développements envisagés n'ont jamais vu le jour tel le C161, doté d'un poste de pilotage surélevé et d'un accès à la soute par l'avant, le biréacteur (C161J Jet)² et même un Transall quadrimoteur³.



Transall C160 NG n°F98 F-RAZP en mission de largage de palettes @ AIRitage-DR

Ces deux anniversaires méritent d'être célébrés à double titre. D'abord, ils soulignent combien l'aéronautique, et on peut y ajouter le domaine spatial, ont été des domaines majeurs dans la construction d'une Europe politique.

Ensuite, ils permettent d'identifier cette fructueuse coopération comme l'un des ferments de la création et du succès d'Airbus.

En 1957, Nord-Aviation propose à l'armée de l'Air un avion cargo pour remplacer les Noratlas vieillissant. Les seuls besoins français n'assurant pas la viabilité du programme, il faut trouver un partenaire. Ce sera la RFA, vivement intéressée par le projet.

Vie d'AIRitage

Le TRANSALL

Il n'en ira pas de même du Transall NG (Nouvelle Génération) annoncé par Aerospatiale, MBB et VFW, le 7 mai 1976. L'appareil reçoit une avionique modernisée et une perche de ravitaillement en vol. Cette fois, une chaîne d'assemblage unique est installée à Toulouse, puisque seule la France passe commande de 25 unités. Le C160 NG effectue son premier vol le 9 avril 1981 et les livraisons débutent en 1982.

La silhouette du Transall est bien connue du grand public pour avoir maintes fois fait la une de l'actualité. Robuste et fiable, le Transall est de toutes les opérations militaires ou humanitaires des années 70 à 2020.

Son histoire s'achève en deux étapes. La Luftwaffe lui dit adieu le 11 octobre 2021 et le 3 avril 2022 intervient le dernier vol d'un C160 sous les cocardes tricolores. La machine immatriculée 212 rejoint alors le musée Aeroscopia à Blagnac, non loin de l'usine qui l'avait vu naître.



¹ C pour Cargo, 160 pour la surface alaire en m².

² Le C160 J devait être équipé de 2 réacteurs Pratt & Whitney

JTD-3.

³ Aux moteurs Tyne, deux réacteurs Adour, montés en nacelle sous les ailes, auraient été adjoints

Gaëtan SCIACCO
Président d'AIRitage

Site AIRBUS Heritage
Transall C160

Vie d'AIRitage

Le Fonds de Dotation « Réseau AIRitage » existe !

Enfin, nous avons le retour de l'administration qui valide notre Fonds De Dotation Réseau AIRitage (F.D.D.) le 12 décembre 2022.

Je voudrais remercier nos adhérents qui nous ont fait confiance en votant cette mise en œuvre lors de l'AGE du 28/11/2019. La route fut longue et la COVID ne nous a pas simplifié la tâche.

Pour assurer cette mise en œuvre, je voudrais surtout saluer :

- le groupe Statuts composé de Denis Parenteau (M.A.F), Marc Alban (ancien Pt du M.A.E.), Michel Bénichou (Rédac Chef du FANA), Alexandre Pozder (Athis Aviation), J.P. Salsenach (Aérothèque), Philippe-Éric de Montaigne, C. Boileau, Jean-Paul Heurtefeu, Marc Pelletier, Bertrand Fourcade et votre serviteur qui ont écrit la première mouture des statuts,
- Marie-Claire Certiat et Gaëtan Sciacco qui nous ont fait bénéficier de l'expérience de la Fondation Airbus et ainsi adapter ces statuts,
- Philippe-Éric de Montaigne, grand artisan de ce succès, pour la qualité de sa relation avec l'administration en charge de cette inscription,
- le Comité Experts «Défense» qui s'est lancé dans le défrichage de sa mise en œuvre, je veux citer Jean-Paul Sauré, Claude Boileau, Claude Salaün, Jean Claude Martin, Jean Paul Schmitt, Jean Philippe Petitfils, Jean Pierre Basset, Patrick Mercillon, Philippe-Éric de Montaigne et Marc Pelletier.

Enfin Etienne Rachou qui est venu nous faire part de son expérience fin novembre 2022 et ainsi nous faire gagner du temps pour sa mise en œuvre.

Vie d'Airitage

Le Fonds de Dotation "Réseau Airitage" existe !

Bonheur suprême, l'accord de Didier Evrard pour en prendre la Présidence, Merci !


**PRÉFET
DES HAUTS-DE-SEINE**
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de
la citoyenneté et de la légalité

Bureau de la réglementation générale
et des élections
Affaire suivie par Sonia BELARADJ
Tél : 01 40 97 23 26
pref-boitelec92@hauts-de-seine.gouv.fr

Nanterre, le 16 décembre 2022

**RECEPISSE DE DECLARATION DE CREATION
D'UN FONDS DE DOTATION**

Vu la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation de l'économie et notamment son article 140,
 Vu le décret n° 2009-158 du 11 février 2009 relatif aux fonds de dotation et notamment son article 7,

Le Préfet des Hauts-de-Seine
 Chevalier de l'Ordre National du Mérite

donne récépissé à Monsieur Gaëtan SCIACCO,

d'une déclaration en date du : 12 décembre 2022

faisant connaître la création d'un fonds de dotation ayant pour titre : RESEAU AIRITAGE

dont le siège social est situé : Centre d'Affaire de La Boursidière, rue de la Boursidière, bâtiment Kerguelen,
 92350 LE PLESSIS-ROBINSON

dont l'objet est : préservation et promotion de la mémoire aérospatiale européenne incarnée par les
 biens matériels et immatériels des sociétés constitutives d'Airbus, de MBDA et des associations
 membres d'AIRITAGE

dont la durée est : indéterminée

167-177, avenue Joliot-Curie
 92013 NANTERRE cedex
 Tél : 01 40 97 20 00
 http://www.hauts-de-seine.gouv.fr/

Recepissé de déclaration de création d'un Fonds de dotation -Page 1@ PVL

/...

Sont joints à l'appui de cette déclaration :

- un exemplaire des statuts du fonds de dotation ;
- la liste des personnes chargées de l'administration du fonds de dotation avec leurs noms, prénoms, dates et lieux de naissance, professions, domiciles et nationalités ;
- l'imprimé dûment complété de publication au Journal Officiel ;

Le présent récépissé a pour unique objet de constater le dépôt de la déclaration et des pièces annexées, sans préjuger en quoi que ce soit la légalité de l'objet du fonds de dotation.

Fait à Nanterre, le 16 décembre 2022

Pour le Préfet et par délégation,
 L'attachée adjointe au Chef de bureau



Soizic LAFFAY

Recepissé de déclaration de création d'un Fonds de dotation -Page 2@ PVL

Comme je l'avais indiqué dans le dernier numéro de notre bulletin, je me tourne vers vous Association-membres afin de mettre sur pied les Comités d'Experts Aéronef et Espace afin d'identifier, structurer et valoriser les lots qui, après présentation au C.A. du F.D.D., seront enregistrés afin d'être préservés dans la durée.

Je précise que ces Fonds restent physiquement à leur place jusqu'à disparition de l'asso détentrice, la seule raison est d'éviter une destruction !

Votre C.A. et son Bureau feront tout pour vous aider.

Grand merci de nouveau à Tous !

Philippe VAN LIERDE
 Secrétaire Général d'Airitage

Ces années là...

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage

Nous avons le plaisir de reprendre cette rubrique qui avait été initiée par le professeur Claude Carlier dans le premier numéro de notre bulletin en décembre 2002. Cela nous donne l'opportunité d'envoyer un salut amical à Claude, qui a tant œuvré pour la reconnaissance de l'histoire de l'aviation comme discipline à part entière de la recherche historique.

1943... il y a 80 ans!

- 5 mars

Premier vol du chasseur anglais Gloster Meteor équipé de deux réacteurs Rolls-Royce Welland 1

1953... il y a 70 ans!

- 2 janvier

Premier vol de l'hélicoptère à turbine SNCASO SO-1220 Djinn piloté par Jean Dabos

1963... il y a 60 ans!

- 8 janvier

La société Potez absorbe Morane-Saulnier

1973... il y a 50 ans!

- 26 janvier

Premier tir opérationnel du missile anti-navire M 39 Exocet.

- 15 mars

Livraison de la 280e et dernière Caravelle.

1993... il y a 30 ans!

- 11 mars

Premier vol, à Hambourg, du biréacteur Airbus A321 par Karl Nagel, Pierre Baud, Armand Jacob, Manfred Birnfeld et Bernard Kamps

2003... il y a 20 ans

- 15 février

Dernier lancement d'une fusée Ariane 4 après 116 tirs et 113 réussites

2013... il y a 12 ans

- 13 mars

L'A400M obtient sa certification civile délivrée par l'European Union Aviation Safety Agency (EASA)

Vie d'AIRitage

Merci Evelyne

Huit années au service d'AIRitage

J'ai eu le bonheur de travailler avec toi quand tu assurais l'Assistanat du Secrétaire Général de MBDA.

Nous avons eu l'occasion d'échanger sur le thème AIRitage que tu as rejoins dès le début de ta retraite voici 8 ans!



Evelyne au Forum des Association au Plessis Robinson@ DR

Avec l'Ami Robert LACAU vous avez été à l'origine de l'organisation actuelle de notre association et tu as pris la co-responsabilité du Groupe Communication.

Avec Robert sur le terrain et toi à l'administration, AIRitage a été présente sur les terrains de La Ferté, de Melun et du Plessis Robinson chaque année avec nos amis archivistes du Plessis (cf. Photos).



Evelyne en compagnie des adhérents afin de construire notre présence dans les Meetings aériens @ PVL

Nous respectons ta décision mais sache combien nous sommes tristes de ce changement de cap. Tu seras toujours bienvenue parmi nous. **Merci chère Evelyne.**

Philippe VAN LIERDE
Secrétaire Général d'AIRitage

Ce n'est qu'un au revoir !

Chère Ariane,

A l'heure du débat sur l'âge de la retraite, ce 28 février, tu décides de franchir le cap du temps libre ... qu'il faudra que ce soit bien le tien !

J'avais fait ta connaissance lors de ta visite à Chatillon avec Michel Liebert pour mieux connaître l'A.M.P.E, comme le temps passe. Plus tard, tu m'as invité à participer à la belle journée Mémoire du Patrimoine de la DGAC où j'ai pris conscience de l'importance de l'évolution de la Loi Sapin instaurant le Fonds de Dotation, c'était en 2018. Il y a eu aussi le travail de préparation, avec Pierre Gaillard, du Collège expertal du Grand Prix du Patrimoine de l'AéCF. Chapeau !

Au nom d'AIRitage, Merci pour ton action efficace destinée à valoriser le patrimoine aéronautique et tous les bénévoles qui le font vivre. Bienvenue au Plessis, quant tu le voudras !



*Philippe Van Lierde
Secrétaire Général d'AIRitage
Membre de la Mission du Patrimoine de la DGAC*

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 : Ph. Rettig, G.Sciacco, P. Mercillon et Ph. Van Lierde.

Impression : 72/78 (Vanves)

Crédits photos : JMS, Marine Nationale, Ph. Van Lierde, IPECA, AIRitage, Aerospatiale, Nord Aviation.

Ariane aux commandes de la journée

Mémoire du Patrimoine de la DGAC @

PVL

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