



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 - 6 Entretiens

•Jean-Luc Gaillot Directeur Général délégué de MBDA France.

•Editorial

5 - 12 Vie AIRitage

•Merci Philippe-Eric

•Les 25 ans de

l'Associations, "Notre Histoire" par C. Goumy

13 - 15 Vie des

Associations

•Protéger l'aile droite V10F composite carbone au titre des monuments historique-J. Garreau

16 - 24 Vie AIRitage

•AEROSPATIALE, MATRA et la naissance d'EADS

•SE 4299 - 1er statoréacteur opérationnel au monde.

•Les faits marquants

•Merci à nos conférenciers d'un jour au Bourget - Chalet Airbus

Editorial

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage



© Airitage

Nous y voilà. Nous sommes entrés de plain-pied dans notre jubilé.

Le top départ des festivités a certes déjà été donné en début d'année avec notre premier bulletin 2025 et l'interview remarquée de Julie Klitcher (Directrice du développement durable et de la communication d'Airbus).



N°62 - Juin 2025

MBDA, c'est bien sûr de la haute technologie mais c'est de l'humain avant tout !

Entretien de Jean-Luc Gaillot
Directeur Général délégué de MBDA France



J.L. Gaillot @ MBDA

AIRitage: J.L. Gaillot, vous nous aviez accordé une interview lors de votre prise de fonction en tant que Directeur Général Délégué de MBDA France (Cf. notre bulletin 52), trois années sont passées et, à l'occasion de nos 25 ans nous sommes heureux de vous rencontrer de nouveau.

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 ?

Jean-Luc Gaillot : Avec ses plus de 18 000 collaborateurs, MBDA est le leader européen des systèmes d'armements complexes. Derrière ce titre, il y a une histoire unique, écrite au fil de la construction européenne. MBDA est en effet le fruit de la volonté politique et industrielle de nos actionnaires et de pays européens d'unir leurs activités missilières. Cet esprit de coopération, c'est sans doute ce qui rend notre entreprise si singulière. Cette coopération européenne est clé dans le contexte géopolitique actuel. 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, en répondant au mieux aux besoins exprimés par nos forces armées.

Aujourd'hui, notre priorité est d'accélérer et de livrer nos engagements, en particulier pour répondre aux besoins de « l'économie de guerre ». Entre 2023 et la fin de l'année 2025, MBDA aura réussi à doubler sa production de missiles neufs.

Pour cela, nous continuons de recruter en nombre. Nous comptons actuellement plus de 7 900 salariés français en incluant nos filiales, avec, pour MBDA France seule, l'intégration de 800 CDI pour l'année 2024 et un objectif de plus de 900 nouveaux collaborateurs en 2025, tous contrats confondus.

Nous continuons également d'investir massivement sur tous nos sites. MBDA va investir 2,4 milliards d'euros sur la période 2025-2029 au niveau Groupe. Ces investissements visent à nous rendre encore plus performants et attractifs. Ils nous permettent d'accompagner la croissance de nos effectifs, de favoriser le travail en équipe et d'offrir des conditions de travail au meilleur niveau avec les moyens les plus modernes.

Entretien avec Jean-Luc Gaillot

Editorial (Suite)

Lui succède, dans ce numéro, Jean-Luc GAILLOT (Directeur Général délégué de MBDA France)

Et d'autres personnalités du monde de l'aéronautique, de l'espace et de la défense ont accepté de témoigner, dans les prochains mois, de l'importance qu'ils accordent à notre organisation.

Mais c'est au Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget, lors de la messe mondiale du secteur, que les célébrations atteindront leur point d'orgue avec une réunion conviviale qui, après deux conférences animées par d'éminents historiens de notre séraïl, réunira notre communauté.

Alors, profitons de cet instant pour nous replonger dans notre passé et nous remémorer le monde de l'aviation et de l'espace en 2000, alors que nous étions portés sur les fonts baptismaux.

Le fait majeur est bien sûr la création d'EADS le 10 juillet.

Après la fusion surprise entre Aerospatiale et Matra l'année précédente, et le feu vert donné le 11 mai par la Commission européenne, le secteur achève sa mue.

C'est bien à la conjonction de ces événements que nous devons notre existence.

L'année 2000 ne se limite pas à des changements organisationnels.

Le 30 juin, le contrat de fabrication en série de l'hélicoptère de transport militaire NH90 est signé à Paris par les quatre pays partenaires du consortium NH: la France, l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas qui passent commande de 298 machines.

Le début de ce millénaire n'annonce pas que des bonnes nouvelles.

AIRitage: Quels sont les principaux investissements en région Centre ?

Jean-Luc Gaillot : A Bourges Subdray, nous avons récemment livré notre nouveau data center et la première tranche de notre calculateur informatique de haute performance (HPC) est en cours d'installation. Ce data center répondra à nos besoins exponentiels en termes de simulations numériques, notamment au niveau aérodynamique et propulsion. Nous avons également en construction un nouveau bâtiment nommé « Colisée » qui accueillera l'année prochaine les équipes d'ingénierie et CSS. Nous entamons enfin la construction d'un imposant nouveau bâtiment qui accueillera les essais en environnement pour certains de nos futurs missiles.

A Bourges Aéroport, un nouveau bâtiment composites très hautes températures a été livré voici un an. Les équipes peaufinent désormais la mise au point des nouveaux procédés nécessaires à la production de ces matériaux innovants. Par ailleurs, BA étant désormais plein, nous avons acquis, l'année dernière, l'emprise de la CCI située à proximité. Les travaux de désamiantage et de destruction du bâtiment existant sont actuellement en cours. Enfin, les derniers investissements marquants et bien visibles concernent le plan de développement de la production mécanique et Equipements Electromécaniques (PMEE) qui subit de plein fouet les besoins urgents de montée en cadence. Douze nouvelles machines sont déjà venues compléter le parc de moyens d'usinage et encore autant d'autres vont venir se rajouter dans les prochains mois. Ceci s'accompagne d'un réagencement de l'ensemble des moyens existants permettant de gagner en efficacité (70% des surfaces occupées par PMEE sont impactées). En face du site, nous avons démoli la bâtisse historique de l'ancien restaurant et nous avons engagé les travaux pour créer un parking de 120 places et un bâtiment tout neuf qui accueillera nos activités du CSE.



Batiment Colisée - Bourges Subdray @ MBDA



La future salle de restauration - Selles-Saint-Denis @ MBDA

À Selles-Saint-Denis, nous lançons un grand nombre de chantiers d'extensions pour accompagner la croissance. Nous avons fait l'acquisition de la propriété limitrophe et avons plus que doublé la taille de notre site. Le bâtiment d'intégration MICA a été agrandi et réorganisé pour recevoir les futures productions MICA NG. Les travaux d'agrandissement du bâtiment d'intégration Aster ont débuté cette année. Un nouveau bâtiment accueillera dès la fin du mois l'équipe Antennes qui avait beaucoup grossi ces dernières années et se trouvait en manque de place. Pour finir, nous avons lancé un projet qui va transformer toute la partie non industrielle du site et s'étendra jusqu'en 2028/2029. Nous disposerons, début 2026, d'une nouvelle entrée piétons avec son parking extérieur équipé d'ombrières photovoltaïques, d'un nouveau restaurant agrandi et de nouveaux locaux sociaux.

Suivra un nouveau bâtiment logistique qui accueillera toutes les entrées logistiques et permettra de limiter les accès camions, à l'intérieur du site, tout en apportant un espace de stockage adapté à l'augmentation de nos activités. A terme, un nouveau bâtiment regroupera tous les personnels du site non localisés dans les bâtiments d'intégration et enfin, un nouveau bâtiment d'accueil clients sera construit. Tous les anciens bâtiments qui dataient de l'origine du site seront ainsi remplacés progressivement.

Entretien avec Jean-Luc Gaillot

Editorial (Suite)

Le 25 juillet, un Concorde d'Air France s'écrase après son décollage de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

C'est le début de la fin pour le merveilleux programme du supersonique franco-anglais débuté au début des années 60.

Impossible de terminer sur cette note.

Et le dernier trimestre nous donne l'opportunité de revenir à des points ô combien plus positifs.

Le 18 octobre, la Commission européenne donne son accord à la transformation d'Airbus Industrie en une société de plein droit.

La fin du GIE se profile à l'horizon augurant d'une nouvelle ère pour nous.

Enfin, le 19 décembre 2000, EADS et BAE Systems transforment le projet A3XX en A380.

Lancé avec 50 commandes fermes, le futur géant des airs vient parachever la gamme Airbus.

Voilà en un résumé non exhaustif de l'année qui a vu les débuts de "Aérospatiale Matra, notre Patrimoine", renommé "Aérospatiale Matra, Patrimoine d'EADS" et enfin d'Airitage.

Gaetan Sciacco
Président d'Airitage

AIRitage: Au niveau de votre site en région parisienne qui accueille 65 % de vos effectifs actuels, quels sont les projets en cours ?

Jean-Luc Gaillot : Notre site du Plessis-Robinson est l'un des établissements les plus importants de la région parisienne. Pour pouvoir accompagner la croissance des effectifs, nous avons acheté des sites voisins que nous avons pu réunir avec le site historique en achetant une partie de l'avenue qui séparait ces emprises. Un nouveau bâtiment comportant des salles d'essais en rez de chaussée et des bureaux sera livré en fin d'année. Nous n'oublions pas enfin les éléments qui contribuent à la qualité de vie sur notre site : nous allons une nouvelle fois étendre notre capacité et notre offre de restauration. De plus, notre CSE va débiter prochainement la construction d'un complexe sportif et culturel au bénéfice des collaborateurs du site sur un terrain que nous mettons à disposition.



Construction du Bâtiment RUBIS - Le Plessis-Robinson © MBDA

MBDA, c'est bien-sûr de la haute technologie, mais c'est de l'humain avant tout ! » Jean-Luc Gaillot, directeur général délégué MBDA France

AIRitage: Comment votre politique RH répond-t-elle à la quête de sens et de bien-être des collaborateurs, véritables vecteurs d'attractivité et de fidélisation aujourd'hui ?

Jean-Luc Gaillot : Nous œuvrons collectivement pour protéger la souveraineté de nos nations européennes et de leurs alliés. C'est ce qui nous unit et donne un sens fort à nos métiers. Nos collaborateurs sont motivés par les défis et l'excellence, cela rend l'environnement dans lequel nous travaillons particulièrement enrichissant, motivant et prenant. Dans un contexte de charge de travail forte, nous nous attachons à préserver une vraie qualité de vie au travail.

Nous proposons des services et accompagnements personnels et collectifs avec plusieurs espaces de restauration, des offres attractives des CSE au niveau des voyages et des activités sportives et culturelles, des réservations de places de berceaux dans des réseaux de crèches pour les enfants de nos collaborateurs.

Côté santé, des actions de prévention ciblées sont régulièrement lancées (dépistage du cancer de la peau, défi ludique en équipes afin de lutter contre la sédentarité et promouvoir la pratique sportive douce et régulière). Nous organisons également des événements dédiés à la qualité de vie au travail, des formations sur la diversité et l'inclusion, ou encore des sensibilisations sur le volet sexisme ordinaire et handicap sur lesquels nous sommes particulièrement engagés.

Entretien avec Jean-Luc Gaillot

Nous voulons également favoriser les liens entre les personnes et développons des initiatives telles que les « déjeuners partagés » dans lesquels, sur la base du volontariat, des salariés sont invités à déjeuner, par groupes de quatre, avec des collègues qu'ils ne connaissaient à priori pas.

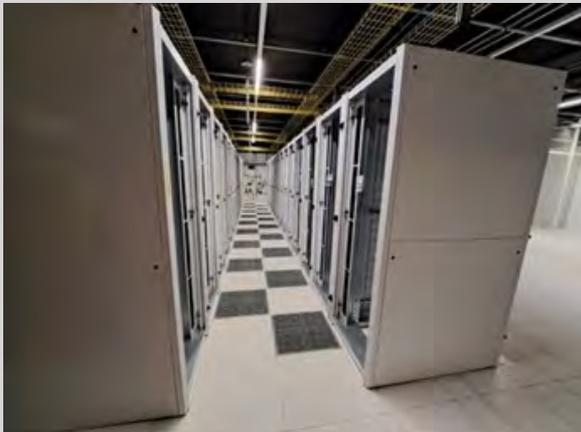
Nous n'oublions pas nos managers et leur accompagnement dans l'exercice de leur fonction dès leur prise de poste. Nous avons récemment lancé une communauté "Managers" qui leur permet d'accéder, via des plateformes et événements dédiés, à des ressources, des conférences pour pouvoir approfondir et partager leur expérience.

En conclusion, MBDA c'est bien-sûr de la haute technologie, mais c'est de l'humain avant tout !

AIRitage: Sur les questions d'éco-responsabilité, comment MBDA positionne son engagement ?

Jean-Luc Gaillot : Notre engagement pour la souveraineté s'inscrit sur le long terme dans une logique de développement durable. Nous sommes donc particulièrement sensibles aux enjeux climatiques mais aussi aux enjeux sociaux. MBDA a développé une politique et un engagement fort en termes de responsabilité sociétale et de durabilité de ses activités. Notre objectif est de contribuer à l'effort collectif pour lutter contre le changement climatique et nous y adapter, mais aussi pour créer de la valeur au sein de la société, au sens large du terme en investissant dans l'écoconception, dans les nouvelles technologies, et, surtout, dans la formation et le développement des compétences et savoir-faire de nos salariés. Toutes ces dimensions, l'Environnement, le Social et la Gouvernance (E.S.G.), sont absolument essentielles pour assurer la pérennité de nos activités et la résilience de notre société.

Sur le plan environnemental, nous avons élaboré une feuille de route pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre et atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Améliorer notre efficacité énergétique, remplacer les locations de véhicules individuels par des navettes de bus entre nos sites (divisant ainsi par deux les rejets en CO2 associés tout en apportant une sécurité et un confort accrus pour nos collaborateurs), développer des puits de carbone, mais aussi optimiser le tri des déchets et maîtriser la consommation d'eau, sont des leviers que nous développons continuellement, sans oublier les actions en faveur de la préservation de la biodiversité sur nos sites, en particulier ceux situés en région centre. Nous commençons néanmoins à souffrir du poids des réglementations qui se sont progressivement durcies et généralisées et nous poussons, au niveau national et européen, pour une approche simplifiée qui pénaliserait moins les besoins de développement industriels tout en restant éco-responsable.



Data center - Bourges Subdray © MBDA



Data center - Bourges Subdray © MBDA

Sur le volet social, nous nous engageons sur la qualité du dialogue social, la formation des salariés (5% de la masse salariale y est consacrée à ce jour). Nous sommes également très impliqués sur les sujets de l'égalité et de la mixité professionnelle, de l'emploi des personnes handicapées, ainsi que de la diversité des origines sociales.

Nous travaillons avec des associations telles que « Créé ton avenir » ou encore « Article 1 » pour mettre en place des accompagnements, stages, bourses ou encore du mentorat, notamment vis-à-vis des collégiens, lycéens et jeunes déscolarisés.

Pour ce qui est de la gouvernance, nous nous engageons sur des critères de lutte contre la corruption avec une politique de tolérance zéro.

Nous veillons également à développer la durabilité de notre chaîne de sous-traitance. Il nous importe que les valeurs et pratiques de nos partenaires soient alignées avec les nôtres.

Entretien avec Jean-Luc Gaillot

AIRitage: Concernant la place des femmes, encore assez faible dans le milieu de la défense et de l'aéronautique, quelles sont les initiatives qui visent à accélérer leur recrutement chez MBDA ?

Jean-Luc Gaillot : Aujourd'hui, la part des femmes dans notre groupe est de 23 %. Nous souhaitons augmenter ce pourcentage dans les prochaines années. La grande difficulté reste malgré tout celle des filières techniques qui sont encore loin d'être paritaires.

Les femmes y représentent seulement 15 % des effectifs dans les spécialités qui nous intéressent. C'est la raison pour laquelle nous avons à cœur de nous rendre dans les écoles et les lycées, là où se dessinent les futurs projets professionnels, pour informer les jeunes femmes sur nos métiers, nos actions et nos formations. Nous avons également un réseau très actif en interne, appelé "Inspiring Women".

Ce réseau a notamment pour ambition de donner envie aux jeunes femmes de nous rejoindre dans le milieu de la défense, en allant à leur rencontre et en partageant nos expériences. C'est essentiel pour lever les appréhensions et leur donner envie de saisir les nombreuses opportunités passionnantes offertes par ce milieu !



Le 08/04/2024 - Pose de la première pierre du Data center - Bourges Subdray © MBDA

AIRitage: Sur le plan des recrutements, quels sont les profils recherchés ?

Jean-Luc Gaillot : Nous avons plus de 100 métiers dont l'expertise s'étend sur toute la chaîne de valeur, de la conception au support clients en passant par le développement, la production et le maintien en condition opérationnelle.

Nous sommes ouverts à des profils issus de secteurs variés : la diversité des personnes et de leurs parcours est essentielle à notre réussite.

Notre programme d'intégration est d'ailleurs pensé pour permettre à tous, y compris des collaborateurs qui ne viennent pas de la défense, de développer ce que nous appelons « l'esprit de défense ».

Ce programme s'étend sur 18 mois et j'anime personnellement régulièrement le tout premier module d'introduction générale à MBDA qui vise à leur donner des éléments de compréhension de la société, d'où l'on vient et où l'on va, de notre fonctionnement et enfin de nos valeurs. Tout au long de ce programme, les collaborateurs approfondissent la raison d'être de MBDA : **Contribuer à la souveraineté des nations et préserver notre sécurité et notre modèle de sécurité en Europe.**

Nos besoins de recrutement sont aujourd'hui particulièrement importants en ingénierie mécanique, électronique et logiciels, architecture des systèmes d'armes, essais et production. Nous recherchons des profils expérimentés ou débutants, et faisons également la part belle à la jeunesse : stagiaires et apprentis sont plus de 500 à se former chez nous chaque année, et nous en gardons plus de 50 % à l'issue de leur expérience chez nous.

Entretien avec Jean-Luc Gaillot

AIRitage: MBDA a récemment signé une convention relative à la réserve industrielle de défense (RID). Pouvez-vous nous en dire plus sur ce sujet ?

Dans le cadre de la promotion de l'esprit de défense auprès de ses collaborateurs, nous avons renouvelé l'année dernière le partenariat avec la Garde Nationale qui traduit notre volonté d'encourager la réserve opérationnelle au sein de notre entreprise. Les collaborateurs volontaires de MBDA souhaitant s'engager en tant que réservistes peuvent bénéficier de 20 jours par an, dédiés à accomplir leur mission auprès de la Garde nationale

La Réserve Industrielle de Défense (R.I.D.) est un nouveau dispositif créé dans le contexte de l'économie de guerre. Il vise à renforcer les chaînes de production et les capacités de maintien en condition opérationnelle des entreprises de la base industrielle et technologique de défense (BITD) nationale. MBDA France a signé, début mai, une Convention « RID » avec la DGA et l'Armée de l'Air et de l'Espace. Cette convention permettra de disposer d'un vivier de compétences constitué de salariés volontaires d'autres secteurs industriels (actifs ou retraités) qui pourront être employés par MBDA France, en tant que réservistes, dans les conditions définies dans la convention.



© MBDA

Photo signature de la convention RID, le 5 mai 2025 à Bourges par (de gauche à droite) Stéphane Reb (Président de MBDA France), Emmanuel Chiva (Délégué Général pour l'Armement), Général Frédéric DEVANLAY (Armée de l'Air et de l'Espace- Responsable réserve pour la DRHAAE) – à l'arrière-plan Eric Béranger (CEO du Groupe MBDA), Jean-Baptiste Ertlé (DRH France de MBDA) et l'ICA Patrick GRELIER (DGA-Délégué aux réserves armement)

AIRitage: Vous allez prochainement renouveler la convention de mécénat entre MBDA et AIRitage. Pouvez-vous nous en rappeler le contenu ?

Jean-Luc Gaillot : 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.

AIRitage: Vous sentez-vous un des héritiers du patrimoine dans le domaine de la Défense comme un des pionniers du XXème siècle ?

Jean-Luc Gaillot : Il est 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.

AIRitage: AIRitage fête 25 ans d'existence et réalise une saga de de son histoire racontée par ses présidents successifs. Quels messages souhaiteriez-vous nous passer ?

Jean-Luc Gaillot : "Le contexte actuel nous montre à quel point la mission de MBDA est pertinente. L'industrie de défense et l'industrie aéronautique plus largement joue un rôle clé dans les enjeux politiques de nos états. Sa force résulte en des décennies de consolidations, de volonté d'acteurs politiques et industriels. C'est grâce aux femmes et aux hommes d'hier et d'aujourd'hui que l'Europe dispose aujourd'hui des moyens de protéger ses concitoyens. Cette mémoire de cette histoire il faut la conserver, la faire vivre et la partager. C'est tout l'intérêt du travail que fait AIRITAGE depuis 25 ans."

*Merci à Jean-Luc Gaillot
(interview réalisée en juin 2025)*

Vie d'Airitage

Merci Philippe Eric



Philippe Eric de Montaigne © PVL

Au nom de l'Association et de moi-même, nous voulons te remercier pour ton dévouement à tenir les comptes d'AIRITAGE.

L'âge se faisant tu nous as fait part de ton souhait de passer la main.

Grace à Philippe Van Lierde, notre Secrétaire Général, Dominique GARDETTE, adhérent depuis les premières heures de notre association, actuellement encore en activité à l'Après-Vente MBDA à Bourges, a accepté de prendre ta succession. Rappelons qu'il y a peu, Dominique était le trésorier de PABB qui vient de fermer.

Cela me rappelle, où un certain soir dans ton Bureau à Montmorency je suis venu te voir avec Christian Tanon pour prendre ma suite. Je souhaitais m'arrêter pour cause médicale (la même que tu subis actuellement). Tu as accepté sans réserve et conduit pendant une vingtaine d'années avec efficacité la fonction.

La preuve en est, puisque qu'au-delà de la gestion quotidienne de l'association, l'établissement des Bilans et Rapports Financiers, tu as conduit avec succès la procédure de rescrit fiscal qui a conduit l'association au statut de Reconnaissance d'Intérêt Général ce qui nous permet aujourd'hui d'émettre des reçus fiscaux pour les dons reçus. Ces reçus ouvrant droit à une réduction d'impôt pour les donateurs.

Nous ne pouvons donc pas te laisser quitter ce poste de Trésorier sans un petit retour en arrière sur ta longue carrière à l'Aérospatiale et que tu as poursuivi en venant exercer tes compétences parmi nous.

En effet, La gestion et la finance tu connais puisque qu'après tes études à l'Ecole Centrale et ton entrée à Nord Aviation en 1966 au Bureau Avions des études structures de la DEP (Direction des Etudes de Paris) tu as engagé des Etudes Economiques et tu es diplômé de l'IAE.

C'est ainsi qu'après avoir quitté le bureau d'étude Avion tu rejoins le Département Gestion de la Division Engins Tactiques pour prendre la responsabilité de la gestion du Pluton. Bien vite, tu prends la confiance de monsieur Bertaux le chef du Département qui fait de toi son successeur en 1977 au moment où il prend sa retraite.

Tu es très vite apprécié par le Directeur de la Division monsieur Allier.



C. Boileau et Ph-E. de Montaigne - AGO 2005 © EADS



P.h-E. de Montaigne, C.Goumy et Ph. Van Lierde - AGO 2008

© EADS



Bureau tenu au Musée de l'air - 17/03/1016 © MAE



Ph-E. de Montaigne et J. Rocca - AGO 2017 © PVL

Vie d'Airitage

Les 25ans de l'association, "Notre Histoire" .



Claude Goumy © EADS

Quand Christian Tanon me transmet la présidence de l'association Aérospatiale Matra, notre Patrimoine en 2001 je suis encore actif comme Directeur EADS en charge des start-up internet du Groupe et je commence à penser à ma prochaine retraite.

Le Président Jean Luc Lagardère me dit alors. « Goumy, pour occuper votre retraite, faites donc un livre sur l'histoire de MATRA jusqu'à la création de EADS en juillet 2000 » ce que j'acceptais avec plaisir. J'avais connaissance du livre édité en 2000 par Aérospatiale et intitulé « Aérospatiale, la Passion de la Conquête » ce qui m'obligeait à égaliser au moins cet ouvrage pour qu'ils deviennent les deux piliers fondateurs du patrimoine français de EADS.

Je constituais alors un groupe de travail formé de dirigeants historiques de MATRA appuyés par l'historien Claude Carlier et début 2003 l'ouvrage « MATRA, la volonté d'entreprendre » était édité par les Editions du Chêne en 8.000 exemplaires dont 6.500 préachetés par les filiales ex MATRA. Le vernissage de l'ouvrage eut lieu au salon du Bourget de juin 2003 sous le patronage de Philippe CAMUS, premier co-président d'EADS.



Vernissage du livre MATRA en 2003 - de G à D G. Yelloz, P. Quetard, M. Schmitt, C. Carlier, J. Massot, C. Goumy, Ph. Camus, J. Paolorsi, D. Ferbeck, Ph. Van Lierde © EADS

Juste auparavant l'association avait modifié officiellement son appellation et logo en « Aérospatiale Matra, Patrimoine d'EADS » soit A.M.P.E. Malheureusement Jean-Luc Lagardère était décédé soudainement le 14 mars 2003 quelques jours avant la finalisation de la préface dont il retardait l'écriture ne voulant pas regarder dans le rétroviseur. Ainsi j'avais acquis une notoriété pour ma présidence d'AMPE mais j'avais pu constater l'absence d'archives structurées de MATRA en dehors des documents contractuels et institutionnels comme les procès-verbaux d'assemblées générales, la communication d'entreprise et de ses principaux produits. Ce n'était pas le risque de la benne comme au siège de Aérospatiale Boulevard de Montmorency !

Le premier défi d'AMPE fut de se structurer avec un bureau et un conseil d'administration motivés et représentatif des composantes françaises de EADS. J'eus la chance de bénéficier de mes bonnes relations avec les dirigeants d'EADS pour obtenir rapidement les moyens de fonctionnement, surtout de la part de MBDA pour les locaux et le détachement à mi-temps de Philippe Van Lierde comme secrétaire général qui est le pilier du bureau de l'association jusqu'à ce jour.

La représentation active des associations de retraités des sites industriels ayant déjà une activité patrimoniale structurée fut ma priorité en les intégrant dans un réseau dont AMPE serait leur porte-parole auprès de la direction EADS et de son département Héritage. Des correspondants de sites furent désignés et je veillais à ce que les Présidents des principales associations membres soient au conseil d'administration d'AMPE avec des historiens et le représentant de EADS Héritage, Uli Willbold qui avait l'expérience des sites allemands ex- DASA. D'autres associations actives dans le patrimoine aéronautique comme les Vieilles Racines, Le Musée Air France, la A.A.R., etc. et des historiens rejoignirent AMPE comme Membres.

La principale difficulté fut de convaincre chaque association de mettre à disposition d'AMPE les documents archivés ou à archiver dans une indexation commune permettant une gestion documentaire centralisée tout en laissant la propriété des archives à chaque association membre

Les 25ans de l'association, "Notre Histoire" .

Cette démarche facilita la mise en place d'un site internet et la recherche de documents archivés après leur numérisation. Le site internet fut développé par Marc Pelletier notre précieux webmaster jeune retraité de MBDA avec l'appui de l'hébergeur GESCO. Notre base de documents numérisés (photos, textes, vidéos) put être mise en ligne dès 2005 et des améliorations du moteur de recherche furent effectuées. Le site internet fut appelé AIRitage, adresse toujours effective.



Assemblée Générale Ordinaire 2005 - Etablissement de Suresnes © EADS

Mais ce n'est qu'à partir de 2007 qu'AMPE put disposer de locaux adéquats mis à disposition par MBDA à Fontenay dans le cadre d'une convention pluriannuelle dont nous remercions Olivier Martin, Secrétaire Général de MBDA. Ainsi des équipements de numérisation purent être mis à disposition des Membres bénévoles assurant l'indexation des documents pour leur mise en ligne sur le site ou pour leur classement dans le local d'archivage qui fut créé.

En 2010. MBDA nous mit à disposition de nouveaux locaux dans le centre de La Boursidière plus proche de MBDA et le transfert fut réussi en quelques semaines. Cette nouvelle implantation a donné une meilleure visibilité et une bonne capacité de fonctionnement. Elle est toujours le siège opérationnel d'Airitage.

Un point important pour le fonctionnement a été de réunir des recettes annuelles suffisantes pour tenir nos objectifs de développement et de présence extérieure complétant la petite subvention accordée chaque année par EADS et les cotisations des membres. La vente de documents en ligne fut envisagée mais fut restreinte pour des raisons de sécurité du site et de ses archives. Une voie plus efficace fut d'obtenir le statut d'association avec Reconnaissance d'Intérêt Général (R.I.G) permettant de défiscaliser les dons faits par les membres, ce qui occupa notre trésorier Philippe de Montaigne pendant plusieurs années. L'édition de livres sur le patrimoine aéronautique et missilier fut encouragée et financée avec de beaux succès de ventes comme pour l'ouvrage de Florence Rimbart sur l'histoire de SNCASO de 1936 à 1957.



Présentation du livre Mémoire d'Expertise de G à D: C. Goumy, O. Martin, A.

Bouvier © PVL

Des prestations furent proposées à EADS et MBDA pour la sauvegarde de documents, de maquettes et de savoir-faire. C'est ainsi que fut réalisé pour MBDA sous le pilotage de Jacques Amann l'ouvrage Mémoire d'Expertises réunissant les entretiens avec 25 dirigeants de MBDA depuis les sociétés d'origine Matra Défense etAerospatiale Missiles.

Antoine Bouvier PDG de MBDA nous fit l'honneur de reconnaître l'intérêt et la qualité de l'ouvrage lors d'une cérémonie au salon du Bourget de juin 2011.

Les 25ans de l'association, "Notre Histoire" .

Une autre prestation fut le support pour le suivi contractuel et technique du projet de réalisation du simulateur du vol du Blériot XI pour le centenaire de la première traversée de la Manche en juillet 1909.



R. Grauby EFSC et le chef d'atelier à la Mécanique de Houdan © PVL



Signature du contrat EADS, MAM et AMPE © MAM

Ce simulateur, basé sur une réplique statique échelle 1 de l'avion couplée avec un bouclage dynamique par ordinateur et projection visuelle sur grand écran, fut financé conjointement par EADS et le Musée des Arts et Métiers de Paris. Il fut réalisé par la petite société EFSC dirigée par Roger Grauby ex-ingénieur dynamique de MATRA Espace.

Le simulateur, installé sous le Blériot XI original suspendu sous la nef du Musée, connut un grand succès auprès des visiteurs du Musée et AMPE et EFSC reçurent les félicitations des directions du Musée et de EADS. Selon les dispositions contractuelles, AMPE prit possession du simulateur à la fin de l'exposition et put ensuite l'utiliser dans des centres d'EADS, dont celui historique du Quai Blériot et aussi à la fête aérienne de la Ferté Alais en juin 2010, le simulateur étant ensuite mis à disposition du Musée Jean Salis de La Ferté- Alais.



Signature de la convention transformant le lycée Aristide Briand en Lycée de métiers de l'aérien © LAB

Des actions en support des associations membres furent menées, comme celle pour Les Alouettes assurant la formation de jeunes élèves de lycées professionnels en participant à la restauration d'hélicoptères dans le cadre d'une convention avec l'académie de Créteil,



Les encadrants avec un groupe d'élèves en 2010 © PVL



Visite d'Airitage au Musée d'Angers devant le MOYNET Jupiter en 2015 © EAP

ou bien par un support financier comme pour la restauration du Moynet Jupiter 360 no 4 par l'association GPPA du Musée d'Angers Marcé ce qui rappela que Engins MATRA et Sud Aviation coopèrent au début des années 60 pour développer et produire une petite série de cet avion d'affaire original à propulsion push pull avant et arrière. L'avion restauré put être présenté au salon du Bourget de juin 2015 piloté par Christian Ravel initiateur du projet et fondateur du GPPA (après des milliers d'heures de pilotage de planeurs et de longs courriers d'UTA).



Moynet Réunion de suivi du Moynet en 2011 © PVL

Les 25ans de l'association, "Notre Histoire" .

AMPE a participé aux principales manifestations du patrimoine aéronautique dont :



AIRitage à La Ferté Alais en 2010 avec la réplique du Blériot XI © PVL

- avec le Musée de l'Air et de l'Espace les carrefours de l'air, le colloque Culture aérienne
- des conférences et expositions comme celles des 40 ans de Concorde à Toulouse et Albert
- avec Histoire de Méaulte les centenaires Henry Potez et Morane Saulnier où un soutien fut apporté pour l'achat du POTEZ 60
- avec le GIFAS et 3AF les commémorations de la traversée de la Méditerranée par Roland Garros et des 100 ans du GIFAS
- chaque année aux Fêtes Aériennes de la Ferté Alais sous la tente chapiteau d'AMPE avec la vente de nos livres et gadgets fut de plus en plus connue des visiteurs

- des participations à des évènements publics comme l'exposition patrimoine aéronautique à la mairie de Courbevoie
- ... et bien entendu notre présence aux Salons du Bourget où EADS et MBDA permirent la tenue de conférences par nos historiens dans leurs chalets et suivies d'un cocktail amical

Louis Gallois nouveau CEO d'EADS nous fit l'honneur d'ouvrir notre conférence au salon du Bourget de juin 2009.

Mais ces activités extérieures qui firent connaître et apprécier l'association nécessitaient un support financier que la direction d'EADS trouvait lourd. AMPE fut soumis à un audit financier de plusieurs mois qui conclut à l'utilité et la validité de l'association dont le bénévolat et le statut fiscal permettaient une meilleure efficacité qu'une solution intégrée dans la structure Communication et Heritage d'EADS. En conséquence la Fondation d'Entreprise d'EADS reprit le financement avec la contribution continue de MBDA pour la fourniture des locaux. La proposition soulevée d'un Musée EADS comme celui de SAFRAN à Melun ne fut pas retenue car la réalisation du musée Aéroscopia à Toulouse-Blagnac apportait une bonne solution pour la mémoire aéronautique comme l'était déjà la Cité de l'Espace à Toulouse dont MATRA Espace sous ma direction avait été un des fondateurs.

Dans l'année 2012 mon état de santé se dégradant avec une mobilité réduite m'obligea à proposer un successeur à la Présidence de l'association. Mon choix se porta sur Jacques Rocca membre apprécié du conseil d'administration depuis plusieurs années comme représentant de Airbus Avions à Toulouse, choix qui s'avéra judicieux car en 2013, EADS devint le Groupe AIRBUS avec son siège transféré à Toulouse. Jacques fut élu à l'unanimité du CA et de l'AG du 21 juin 2012 et je le présentais à mes invités EADS et MBDA à la cérémonie au siège de EADS le 9 juillet 2013 pour ma promotion comme Officier de la Légion d'Honneur, distinction qui me fut remise par Louis Gallois en reconnaissance de mon activité industrielle spatiale et de mon action associative pour le patrimoine aérospatial.



L. Gallois remet la distinction d'officier de la légion d'honneur à C.

Goumy en 2013 © PVL

J'associe à cette reconnaissance tous mes collaborateurs d'AMPE et les responsables de ses associations membres qui pendant 12 années de mandat renouvelé m'ont soutenu avec loyauté et compétence. Je transmettais donc à Jacques Rocca une association patrimoniale forte, bien établie et avec une trésorerie saine.

Je terminais mon activité patrimoniale pour MATRA et EADS en écrivant en 2015 un livre bibliographique depuis mon enfance jusqu'à la fin de mon activité professionnelle et intitulé « de la Creuse à l'Europe spatiale » et qui fut publié par AIRitage en 2016. Je remercie Evelyne Anuzet, membre actif de l'association, pour son assistance efficace dans l'édition.

Enfin je fais le souhait que plus de jeunes retraités d'AIRBUS et de MBDA rejoignent l'association comme membres actifs, pour une relève des anciens qui doit être encouragée par les DRH des établissements

Claude GOUMY
Président d'AMPE puis d'AIRitage (2002-2012)
Membre d'honneur de l'association AIRitage

Ces années là...

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage

1945... il y a 80 ans

- 4 juin: 1er vol du Stampe SV-4 produit sous licence par la SNCAN

1955... il y a 70 ans

- 27 mai: 1er vol du moyen-courrier SNCASE SE-210 Caravelle



Assemblage final - Toulouse @ aerospatiale

- 6 juin: record du monde d'altitude pour une SE-3130 Alouette II qui atteint 8.209m

1965... il y a 60 ans

- 15 avril: 1er vol de l'hélicoptère Sud-Aviation SA-330 Puma

1975... il y a 50 ans

- 7 mai: INdian Airlines devient la neuvième compagnie cliente d'Airbus en acquérant 3 Airbus A300B2 (+3 options)
- 26 juin: Lufthansa commande de ses premiers Airbus A300B2 (+9 options)

1985... il y a 40 ans

- 21 mai: 1er vol du Falcon V10F doté d'une voilure entièrement en composite (fibres de carbone) réalisée par Aérospatiale et Dassault-Breguet



Le Falcon V10F le 21 mai 1985 au

Bourget @ Dassault

1995.. il y a 30 ans

- 9 juin: 1er vol de l'EC-120 Colibri d'Eurocopter

2005... il y a 20 ans

- 27 avril: 1er vol à Toulouse du quadriréacteur commercial gros porteur Airbus A380

2015... il y a 10 ans

19 mai: premier vol de l'A320 NEO équipé moteur CFM Leap1A à Toulouse

Vie des Associations

Protéger l'aile droite V10F composite carbone au titre des Monuments Historiques



Jacky GARREAU,
Président PNCA @
PNCA

La protection au titre des monuments historiques est une servitude d'utilité publique fondée sur l'intérêt patrimonial d'un bien, qui s'évalue en examinant un ensemble de critères historiques, artistiques, scientifiques et techniques. Les notions de rareté, d'exemplarité, d'authenticité et d'intégrité des biens sont notamment prises en compte.

C'est en raison du défi technologique surmonté à l'époque, que cet élément doit être protégé aujourd'hui, afin d'en assurer sa conservation et sa mise en valeur auprès d'un large public. C'est à ce titre que nous avons voulu retracer l'histoire de la filière composite carbone du site d'Airbus Nantes de 1976 à nos jours en s'appuyant sur des outils de communications modernes comme les bornes interactives tactiles comportant des récits, des images et des films.

Le patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique tient à remercier AIRitage pour son soutien au dossier V10F sans lequel notre association serait en incapacité financière de mener à bien ce projet de dimension nationale.



L'équipe de PNCA @ PNCA

Histoire du V10F



Le Falcon V10F au Salon Aéronautique du Bourget en Juin 1985

Le 21 mai 1985, le Falcon V10F, équipé d'une voilure en carbone vole pour la première fois à Istres et c'est une première mondiale. L'aile droite est réalisée par l'établissement de Nantes.

Cette réalisation expérimentale de haut niveau technologique, a confirmé la capacité du Bureau d'Etudes de la division Avions d'Aérospatiale et de l'établissement de Nantes, de concevoir et mettre en œuvre les matériaux composites, à base de fibre de carbone sur des structures primaires d'avion. Il est le premier et le seul au monde à cette époque, dans la catégorie transport, à être certifié avec une voilure de ce type.

Fiche informative PNCA @ PNCA



Borne interactive @ PNCA

Protéger l'aile droite V10F composite carbone au titre des Monuments Historiques

La Révolution technologique permanente, cette formidable épopée consacrée au domaine de la filière composite nantaise

Le développement exploratoire intitulé V10F conduit par Aerospatiale et Dassault, a permis par la suite à Airbus de perfectionner son savoir-faire dans le développement de nombreux programmes d'innovations et recherches sur les structures primaires en composites carbone, ouvrant des applications sur de nombreux avions.

I - Le programme exploratoire V10F, la genèse

En 1976, l'État français, soucieux du constat de 10 ans de retard pris vis-à-vis des États-Unis, propose aux deux sociétés Aerospatiale et Dassault-Aviation, un développement exploratoire intitulé « voilure composite ».

Le 12 septembre 1978, la Direction Technique des Constructions Aéronautiques DTCA/STAE, en possession des éléments techniques fournis par les deux industriels, choisit comme démonstrateur un Falcon 10 de Dassault-Aviation.

L'opération est appelée V10F (Voilure Falcon 10 Fibre), elle consiste à la réalisation de deux ailes en composite carbone, l'aile droite est confiée à Aerospatiale et la gauche à Dassault. Elles sont testées en conditions réelles sur l'avion.

Le 21 mai 1985 a lieu le premier vol du Falcon 10 V10F, Il volera durant 20 ans

Le Falcon 10 V10F est le premier avion civil au monde à voler avec une voilure composite à base de fibres de carbone. Celui-ci permet de jeter les bases d'une méthode de certification européenne des structures composites dont bénéficiera par la suite de nombreux programmes avions.



Fabrication panneau et assemblage voilure V10F @ PNCA



Le Falcon V10F le 21 mai 1985 au Bourget @ PNCA

II - Les Héritiers

Fort de cette expérimentation acquise, Aerospatiale devenue aujourd'hui Airbus par son bureau d'étude, le site de Nantes va se lancer immédiatement dans des programmes d'innovation et de recherche des constructions en composite carbone, qui vont se succéder au fil des années. Plusieurs cellules d'essais sur les structures primaires en composites carbone des caissons centraux de voilure et des poutres ventrales voient le jour.

Elles sont appelées successivement CSPC 1-1985 & 2-1992 (Caisson structure primaire composite), Tango-2000, Alcas et Nofudem 2005-2006, qui est issu du programme national Défi Composite, afin de soutenir le développement de la filière composite nationale, l'État français verse 137 millions d'euros qui sont répartis entre les industries de la navale, du ferroviaire et de l'aéronautique.

65 millions d'euros sont consacrés à Airbus. En 2009 Airbus lance l'avion composite, HIRAPOX 2013 est le premier caisson central de voilure intégrale (sans coutures).

Protéger l'aile droite V10F composite carbone au titre des Monuments Historiques

De nombreux avions bénéficieront de ces recherches de l'ATR72 en 1988 (ailes extrêmes), à l'A350 en 2013 qui comporte 54 % de structure composite en passant par l'A340-500/600 en 2001, l'A380 en 2005 et l'A400M en 2009, ces programmes de recherche ont permis au site de Nantes de se spécialiser dans la fabrication série d'éléments composite. En moyenne Airbus inaugure un premier vol avion tous les 4 ans.

En 1986, les fabrications de radômes, puis en 1996, celles des entrées d'air nacelles moteurs depuis 1996 sont obtenues grâce à des appels d'offres gagnés par Airbus, afin d'équiper l'ensemble de la famille d'avions.

Actuellement, les fabrications séries composites du site sont au nombre de cinq, les Radomes et les entrées d'air nacelles moteurs pour tous les Airbus, la poutre ventrale pour l'A350, les 2 caissons centraux de voilure pour l'A350 et l'A400M et enfin la gouverne de direction de l'A400M.



Les Programmes d'innovation/recherches d'Airbus Nantes @ PNCA



Les fabrications séries d'Airbus à Nantes @ PNCA

III - L'aviation du futur

Airbus est aujourd'hui le leader mondial de la production d'avions sur lesquels la part de composite structural est croissante (54% sur l'A350). Cette avance technologique en recherche et innovation est maintenue en région des pays de la Loire par le Pôle EMC2, l'IRT Jules Verne et le technocentre d'Airbus Nantes.

Les centres de recherches locaux participent activement au défi international de l'avion du Zéro émission carbone lancé par Airbus pour la réalisation de ses futurs avions à Hydrogène et en composite. Cette dynamique bénéficie de la participation de nombreux partenaires internationaux comme SAFRAN avec son moteur open fan, TOSHIBA avec son moteur supra conducteur, Pratt & Whitney financé par le département à l'énergie Américain lance le projet baptisé HySITE (Hydrogen Steam Injected, Interâ€, Cooled Turbine Engine) qui utilisera la combustion à hydrogène liquide pour propulser des appareils de type ATR, La Suisse et le projet HYDEA à l'ETH Zurich et de nombreux projets de réduction des émissions carbone, comme le projet Clean Sky 2 démonstrateur d'une section de fuselage noir mat qui bénéficie d'un partenariat public-privé ambitieux, soutenu par l'UE.



Soudure thermoplastique à l'IRT Jules Vernes
Nantes @ PNCA



Démonstrateur d'une section de
fuselage @ PNCA



Design avion Airbus @ PNCA



Le moteur frugal du futur fait ses premiers vols
en soufflerie

Le moteur frugal du futur fait ses premiers vols en soufflerie. Le nouveau fan de ce moteur doit permettre de réduire le comportement en vol de manière plus économe qu'un moteur à réaction classique. Le moteur est développé en partenariat avec l'industrie aéronautique et les universités, avec l'objectif de réduire l'émission de CO2 et de réduire le coût de la propulsion des avions.

Source : Airbus, 2015. Photo : Airbus, 2015. © IRT



@ PNCA

Jacky GARREAU
Président de P.N.C.A.

Vie d'Airitage

aérospatiale, MATRA et la naissance d'EADS

Le contexte

Dès le début des années 60, les budgets alloués à la Défense baissent partout. Selon les données du SIPRI, la fin de la course aux armements se traduit, au plan mondial, par une part du PIB supérieure à 5% dans les années 1960-1970, et de 3,7% à la fin de la guerre froide, part qui ne va pas cesser de baisser jusqu'en 2000. La France n'échappe pas à cette tendance.



Dès la décennie 1970, la Société Nationale Industrielle Aérospatiale (SNIAS couramment appelée Aérospatiale), elle-même issue de la fusion de Sud Aviation, Nord Aviation et de la Société d'étude et de réalisation d'engins balistiques (SEREB), se lance dans des opérations de fusion ou de coopérations internationales : le consortium Airbus est créé avec les allemands MBB (Messerschmitt-Bölkow-Blohm) et VFW-Fokker, rapidement rejoints par l'espagnol CASA (Construcciones Aeronáuticas Sociedad Anónima) et le britannique British Aerospace. Les coopérations européennes dans les lanceurs spatiaux donnent naissance au programme Ariane.

D'autres fusions sont engagées avec Aeritalia pour créer ATR, et dans le domaine des missiles, le consortium Euromissile est créé par Aérospatiale et MBB pour produire les missiles HOT, MILAN et ROLAND.

Nous sommes dans les années 1990.

Le mur de Berlin vient de tomber le 9 Novembre 1989, signant la dissolution de l'URSS dès 1991 et donc, du point de vue des militaires, l'éloignement de la menace soviétique contre laquelle les armées occidentales se préparaient.

Mais ce sont les Etats-Unis qui sonnent l'alarme et donnent le ton en réalisant des fusions d'une bien plus grande ampleur :

Dès 1993, le secrétaire à la Défense William Perry, incite les entreprises à fusionner pour éviter une surcapacité industrielle. Les grandes manœuvres industrielles commencent : Lockheed Corporation et Martin Marietta fusionnent en 1995 pour former Lockheed Martin, Boeing rachète McDonnell Douglas en 1997, Raytheon acquiert Hughes Aircraft (1997) et fusionne plus tard avec United Technologies (2020) pour devenir Raytheon Technologies. Northrop Grumman rachète TRW (2002) et renforce ses capacités dans la défense spatiale et les missiles.

aérospatiale, MATRA et la naissance d'EADS

Cette intégration verticale qui réduit les coûts rend ces entreprises plus compétitives sur le marché international, et donc plus menaçantes encore envers l'industrie de défense et d'espace européenne.

L'Europe n'a aucun « géant » à opposer, et son industrie de défense est morcelée, chaque pays disposant parfois d'un (Norvège) ou deux (France, Grande Bretagne, Italie, ...) sociétés missilières qui de plus se retrouvent en compétition. La situation internationale et la baisse continue des budgets nationaux seront des catalyseurs dans la prise de conscience de la nécessité existentielle à réagir et à se restructurer. Les mouvements démarrent en France, mais aussi dans d'autres pays européens, d'abord au niveau national.

Les 2 champions français dans les domaines des missiles et de l'espace sont Aerospatiale et Matra, challengés sur certains créneaux par Thomson-CSF qui parfois tente de déborder de son rôle principal de fournisseurs d'équipements essentiels à ces domaines.

Le poids de l'Etat dans le secteur industriel est questionné, et en réponse, une vague de privatisations va en résulter.

Concernant l'industrie aérospatiale, un heureux alignement des planètes a fait se rencontrer quelques hommes visionnaires qui avaient parfaitement analysé la situation de l'industrie face à la concurrence internationale. Yves Michot et Jean-Luc Lagardère sont particulièrement à citer.

Les grandes manœuvres françaises

1990 : Matra Espace et la division aérospatiale de Gec-Marconi s'unissent donnant naissance à Matra Marconi Space, qui sera rejoint en 1994 par les activités spatiales de BAé en faisant le premier groupe spatial européen et le troisième mondial.

En 1991, Aerospatiale et Alenia souhaitent acheter la société de Havilland Canada mais cette proposition est refusée par la Commission européenne au motif que ceci créerait une position dominante sur le marché des avions à turbopropulseurs.

Dès 1992, le groupe Lagardère regroupe ses actifs technologiques dans un pôle «MATRA Hautes Technologies».

En 1992, Aerospatiale et DASA (Deutsch Aerospace) fusionnent leurs activités Hélicoptères pour créer le consortium Eurocopter.

1994 : Suite à l'échec en 1988 de l'initiative MSOW (Modular Stand Off Weapon) lancée par l'OTAN auprès de 7 pays (US, UK, All, Fr, It, Ca, Sp), la France a confié en 1989 le développement du missile APACHE à MATRA avec Aérospatiale comme coopérant principal.



Présentation de l'avancement du programme à M Jen-Luc Lagardere en 1992 @ MATRA

aérospatiale, MATRA et la naissance d'EADS

Les enseignements de la Guerre du Golfe ont accéléré les réflexions sur la nécessité de se doter d'un missile de croisière. Après une confrontation de projets entre un missile supersonique (AZURA) proposé par Aérospatiale, et le missile subsonique SCALP qui bénéficierait des apports de l'APACHE, le SCALP a été choisi par la France et des études préliminaires sont engagées.

De son côté, la Grande Bretagne n'a toujours pas de réponse à son besoin du SR 1236 (que le MSOW aurait pu satisfaire, mais dont les spécifications sont proches des performances du SCALP). Après un R.F.I. (Request for Information) un R.F.P. (Request for Proposal) est lancé, pour le C.A.S.O.M. (Conventionally Armed Stand Off Missile) auquel répondront de très nombreuses entreprises internationales dont MATRA.

1996 : Dans un double but d'accroître ses chances de gagner la compétition et de poursuivre une restructuration européenne, MATRA fusionne avec BAé Dynamics pour créer la société MBD.

1998 : la commission de privatisation va à l'encontre des souhaits du gouvernement qui souhaitait attribuer Thomson-CSF à Matra-Défense pour en faire, selon le souhait de M. Jean-Luc Lagardère, le premier groupe européen et le deuxième groupe mondial d'électronique civile et militaire. La privatisation de Thomson-CSF échappe à MATRA.

Aérospatiale Missile

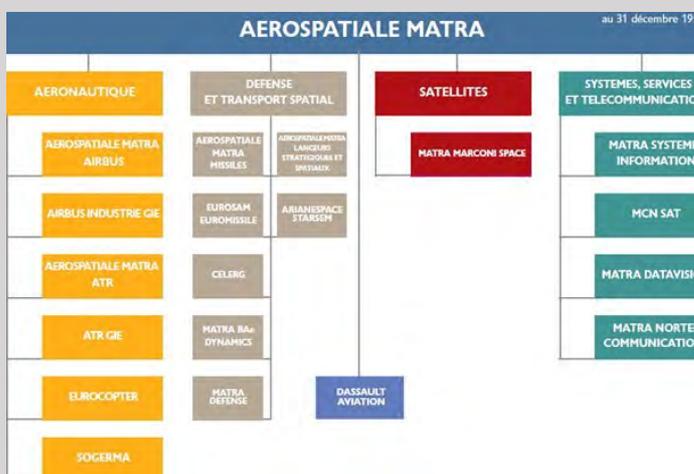
Pour l'Etat français, la volonté de créer un acteur industriel aérospatial puissant passe par le rapprochement d'Aérospatiale (SNIAS), entreprise publique issue de la fusion en 1970 des sociétés nationales Sud Aviation, Nord Aviation, SEREB, et Potez.

Pour cela, l'annonce en 1998 d'une privatisation d'Aérospatiale (qui interviendra en 1999) provoque le rapprochement de MATRA Technologies et d'Aérospatiale.



Yves Michot et Philippe Camus signent un accord en Juillet 1998, et la société Aérospatiale-MATRA est constituée le 11 Juin 1999.

Organigramme du groupe Aérospatiale Matra



aérospatiale, MATRA et la naissance d'EADS

Dans le rapport annuel de 1999, le Président Lagardère déclare dans son message :

« Nous avons abouti, le 14 octobre 1999 à Strasbourg et le 2 décembre à Madrid, à la création historique d'E.A.D.S., l'Europe de l'Aéronautique, de la Défense et de l'Espace avec nos partenaires allemands et espagnols. C'est plus qu'un symbole.

Ce rapprochement est le couronnement logique de plus de trente ans de partenariats et a créé les conditions d'un accord avec Finmeccanica signé le 14 avril 2000.

EADS sera l'un des trois leaders mondiaux du secteur et occupera des places de tout premier rang sur tous ses marchés. »

Gouvernement d'entreprise

Le Conseil de Surveillance

Jean-Luc Lagardère - *Président* - Gérant-commandité de Lagardère SCA et Président du Conseil d'Administration de Lagardère SA

Philippe Pontet - *Vice-Président* Président du Conseil d'Administration de la Sogepa

Bernard Attali - *Vice-Président* Europe Investment Banking de la Deutsche Bank

Philippe Coq - Sous-directeur Aéronautique Missiles-Espace Direction de la Coopération et des Affaires Internationales

Joël Danto - Responsable des Relations Ecoles/Industries Aérospatiale Matra Airbus

Didier Dernoncourt - Chef de Département Achats Logistique et Commercial Aérospatiale Matra Airbus

Dominique D'Hinnin - Directeur Financier de Lagardère SCA

Pierre Graff - Directeur Général de l'Aviation Civile

Nicolas Jachiet - Chef du Service des Participations à la Direction du Trésor

Daniel Jalouzet - Responsable de la Communication Interne Matra BAE Dynamics

Arnaud Lagardère - *Vice-Président* Directeur Général de Arjil commanditée - ARCO

Raymond H. Lévy - Président du Conseil de Surveillance de Lagardère SCA

François Roussely - Président d'EDF

Philippe Rouvillois - Inspecteur Général des Finances

Christian Saulnier - Agent de Fabrication Aérospatiale Matra Airbus

Jean-Yves Helmer - Représentant de l'Etat au titre de l'action spécifique

Joseph Mailloux - Commissaire du Gouvernement, Contrôleur d'Etat

Philippe Simon - Secrétaire du Conseil

Aérospatiale Missile et naissance d'EADS

Le Comité de Direction

- 1 **Philippe Camus** - Président du Directoire
- 2 **François Auque** - Membre du Directoire Directeur Finance et Contrôle de Gestion Directeur Délégué, en charge des Satellites
- 3 **Jean-François Bigay** _ Membre du Directoire Directeur Délégué, en charge de l'Aéronautique
- 4 **Jean-Paul Gut** - Directeur Délégué, en charge de la Défense et du Transport Spatial
Président Aérospatiale Matra Lagardère International
- 5 **Jean-Louis Gergorin** - Directeur Délégué, en charge de la Coordination Stratégique
- 6 **Denis Verret** - Directeur Délégué, en charge des Activités Nouvelles
- 7 **René Chabod** - Délégué Général aux Ressources Humaines
- 8 **Jean-Marie Mir** - Secrétaire Général
- 9 **Pierre Bayle** - Directeur de la Communication et des Relations Extérieures
- 10 **Marwan Lahoud** - Directeur-Adjoint au Directeur Délégué, en charge de la Défense et du Transport Spatial
- 11 **Jean Barrio** - Directeur adjoint au Directeur Délégué en charge de la Coordination Stratégique
- 12 **Frédéric d'Allest** - Conseiller du Directoire pour les Affaires Spatiales



*Nathaniel Saidenberg
Membre du conseil d'administration d'AirItage*

Vie d'Airitage

SE 4200 - 1er statoréacteur opérationnel au monde

La découverte d'archives exceptionnelles à l'Aérospatiale Cannes à partir de 1978 a confirmé et amplifié ce que Robert Dubernet d'Aérospatiale Châtillon avait qualifié de furia francese.

Decker, père du spatial européen

Sup'Aéro 1936, Michel Decker, suite à des missions en Allemagne et en Autriche dont il ramène « armes secrètes » et ingénieurs, décide qu'il faut désormais passer à une nouvelle génération de missiles et fusées, les « engins spéciaux », et que c'est au Ministère de l'Air d'en prendre la responsabilité pour les trois armes, puisque « cela vole ».

Il en résulte une spécification séminale, véritable acte de naissance de l'industrie spatiale française, dont l'édition n° 3 du 1er juillet 1946 du Service Technique de l'Aéronautique-Section Engins Spéciaux a finalement été retrouvée : « Programme général d'études et de réalisations ». Ce vaste programme classe les engins en AA (air-air), AS (air-sol), SA (sol-air), SS (sol-sol), CT (cible télécommandée) et même fusée postale.

Distribué en France, il voit émerger deux des Sociétés Nationales de Constructions Aéronautiques, la SNCAC du Centre à Boulogne-Billancourt et la SNCASE du Sud Est à Marignane, ainsi que l'Arsenal de l'Aéronautique à Châtillon. Marignane est la plus rapide, avec le Sup'Aéro 1934 Louis Marnay, et son SE 1500 dès 1946, premier drone de série français (CT 10), qui inaugure le CIEES (Centre Interarmées d'Essais d'Engins Spéciaux) de Colomb-Béchar le 28 octobre 1948.

A Boulogne, Louis Besson, Sup'Aéro 1937, répond au programme SA 10 avec la secrète NC 3500, première fusée moderne française le 29 septembre 1949, bi-étage banc d'essai volant des architectures tandem et parallèle, propulsions liquide et solide, guidage/pilotage, autodirecteurs électromagnétique et optique et récupération, soit 16 versions avec 14 sous-traitants français ! Bref la méconnue grand-mère d'Ariane, avec l'essai de toutes les techniques de la fusée moderne, sauf le guidage inertiel ...

Première mondiale



Louis Besson (1914-1996) @ CASP

Mais en parallèle Besson répond également au programme SS 40 pour l'Armée de Terre, avec comme objectif un missile subsonique (925 km/h) d'une portée de 30 km, pouvant être tiré en rafale, pour le prix d'une 2 cv ! Il adopte donc pour le NC 3510 une configuration simplifiée d'aile volante, sans empennages, propulsée par ce qui fait alors rêver le monde aéronautique par sa simplicité apparente, le statoréacteur ou « tuyau de poêle », sans compresseur ni turbine rotatifs (brevet du français René Lorin).

Après des essais dès 1947 sur GMC à Monthéry de statos à entrée d'air aplatie en continuité avec les ailes (NC 3511), ou circulaire (NC 3510), c'est cette dernière configuration qui est retenue.

Les essais, sur la plage de Pampelonne, débutent dès le 8 février 1950, avec allumage du stato le 3 octobre (17 mois après le Leduc 010, premier avion stato au monde). Or la SNCAC ayant été entretemps mise en faillite en juillet 1949, Decker a encore une brillante initiative, celle de regrouper les petites équipes de Besson et Marnay, et de spécialiser en engins spéciaux la discrète et peu active usine de Cannes de la SNCASE en GTC (Groupe Technique de Cannes), sous la houlette de Marnay, par décision du 15 mars 1950 !

D'emblée réussi, devenu SE 4200 l'engin ne va donc cesser d'évoluer, portée de 50 km en 1952 (SE 4207), SE4208 allongé en 1953 et SE 4242 à voilure révolutionnaire en fibre de verre incorporant des réservoirs de carburant et portant à 100 km, en vol le 3 juin 1955.

Vie d'Airitage

SE 4200 - 1er statoréacteur opérationnel au monde



Essai du statotéacteur du NC3511 à Monthléry @ CASP



SE4242 n° 61, tiré à Colomb-Béchar le 22.1.58 @ CASP

Cinq jours plus tard, le 701^e GAG (Groupe d'Artillerie Guidée) de l'Armée de Terre française devient la première unité au monde opérationnelle avec un véhicule propulsé par statoréacteur ! Le tir du SE 4263 n° 01 à Colomb-Béchar échoue, mais le lendemain 9 juin 1955 le n° 02 réussit. Il aura fallu attendre le 53^e History of Astronautics Symposium de Washington en 2019 pour avoir confirmation de cet exploit (le NAMU**/Martin 250 Gorgon de 1945 est en fait resté expérimental)! Le 27 juin 1956 quatre SE4263 sont tirés en rafale avec succès. Au moins trois d'entre eux défilent même à Paris sur les Champs Elysées le 14 juillet 1962.

La réussite du GTC est exceptionnelle. Maître d'oeuvre du système d'armes complet, entièrement mobile (missiles, radars de guidage, camions de transport), il met en service cinq versions du missile (10 SE 4262, 60 SE 4263, 30 SE 4245, 94 SE 4246, 20 SE 4247 et 108 SE 4280) au sein des 701^e GAG*** de Colomb-Béchar et 702^e GAG d'Eprenay. Des essais de brouilleurs, d'autodirecteurs électro magnétiques et optiques et de parachute sont aussi réalisés. Avec 15 sous-traitants, non moins de 604 exemplaires (plus au moins quatre NC 3511 à Billancourt) sont construits à Cannes (384), Suresnes (85) et Toulouse St Eloi (135), en 27 versions, dont 567 tirés de trois bases (Pampelonne, Ile du Levant et CIEES)! Visant un carré de 600 m de côté, jusqu'à 127 km de distance, le SE 4280 décroche pour le GTC une prime de 840%, permettant la construction d'un deuxième bâtiment à l'usine Romano de La Bocca de 1930!



SE 4263 N° 19, 20, 31, 32 tirés au Kreider le 20.6.56 @ CASP



Salve nocturne de 4 tirs de SE 4200 @ CASP

*Cannes Aéro Spatial Patrimoine
**Naval Aircraft Modification Unit
***Groupe d'Artillerie Guidée

Référence - Philippe Jung, « The SE 4200 : first ramjet missile ? », 44th Congress of the International Astronautical Federation, October 16-22, 1993, Graz [IAA.2.2.93-672]

Philippe JUNG
Membre du conseil d'Administration d'Airitage

Vie d'Airitage



@ L.Freyermuth

Il y a eu une suite (cf. Bulletin 61) sympa aux assises organisées par Christian LARDIER sur le thème de L'HISTOIRE SPATIALE. En effet j'ai rencontré une jeune étudiante qui m'a sollicité pour l'aider à traiter un sujet portant sur le satellite SPOT. Fanta est venue consulter les archives avec l'aide de C. Salaün pendant une belle journée d'avril. A la suite de ce travail elle nous a fait la gentillesse de prendre une adhésion. Bienvenue à toi Fanta et merci.



@ A. Coince

Nous avons vécu un moment bien sympathique à l'occasion du tournage du clip de présentation de notre association par J. Lentignac et C. Cotillard. En effet ces deux amis ont proposé cette réalisation dans le cadre de notre dossier « 25 ans » car il est compliqué d'organiser une visite de nos locaux. Je vous laisse prendre connaissance de leur méthode de travelling (photo). Bravo et merci à tous les deux



@ L.Freyermuth

Notre association sans l'aide de MBDA France ne serait rien. Dans cet esprit, faire le point de nos actions communes développées dans le cadre de notre convention de mécénat est toujours important et le faire à l'occasion d'un déjeuner est aussi une façon de dire merci aux équipes qui nous facilitent le quotidien. C'est avec plaisir que nous avons partagé ce moment !



@ PVL

Dans le même esprit, nous voulons saluer l'action organisée par Emeline qui nous a permis d'effectuer le tri d'un nombre conséquent d'archives et d'en assurer la destruction selon les règles en vigueur à MBDA France. Grand merci



@ CVL

Très récemment nous avons reçu hommage à Monsieur Fernand MARY avec l'aide de son fils Pierre-François. Début mai, cet ami du patrimoine aéronautique est venu nous confier des archives de son père afin de pérenniser l'histoire de la SFECMAS en évitant qu'elles soient perdues. Si cette action pouvait se généraliser, une des missions d'Airitage serait ainsi remplie ! Merci Mr Mary

*Philippe Van Lierde
Secrétaire Général Airitage*

Vie d'Airitage

Merci à nos conférenciers d'un jour !



Jean Lentignac @ S.Guigui



Patrick Mercillon @ S.Guigui

C'était le 20 juin 2025,
Au salon du BOURGET, chalet AIRBUS
Merci à Airbus !

La rédaction

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 46 30 21 93

Réalisation : M. Pelletier et Ph. Van Lierde.

Ont collaboré : J.L. Gaillot, G.Sciacco, C. Goumy, C. Boileau, J. Garreau, N.Saidenberg, Ph. Jung, Ph. Van Lierde et IPECA-MSAé

Impression : 72/78 (Vanves)

Crédits photos : Ph. Van Lierde, AIRitage, MBDA, EADS, R. Guigui, MAE, aerospatiale, MAM, AMPE, LAB, C. Van Lierde, EAP, I. Freyermuth, IPECA-MSAé, PNCA, Dassault, MATRA, CASP, A. Coince et S. Guigui

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 0,09 € / 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