



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

Sommaire

1 - 6 Entretiens

- Philippe Ricard Directeur Général de l'institution de Prévoyance IPECA
- Editorial

6 - 8 Vie AIRitage

- Les 25 ans de l'Associations, "Notre Histoire" par J. Rocca
- Coquille, merci Marc

9 - 11 Vie des Associations

- La passion ne vaut que si elle partagée - J. Rosse

12 - 23 Vie AIRitage

- ARABSAT 1, l'historique 1^{ère} exportation d'un satellite non américain.
- L'encodage vous connaissez certainement.
- Fond de dotation "Réseau AIRitage".
- L'histoire du Site AIRitage.
- Metting et Evenements publiques.
- Retour des lecteurs du Bulletin N° 62.

24 Carnet Gris

- Lionel KNUR

Editorial

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage



© Airitage

Et voilà, l'été tant attendu est passé. J'espère que chacun d'entre vous en aura profité pour recharger les batteries, faire du sport, s'occuper des petits-enfants ou tout simplement "chiller".

Un été marqué, comme souvent depuis quelques années, par des vagues de chaleur intense et des incendies dans nombre de pays du bassin méditerranéen.



N°63 - Septembre 2025

IPECA, au service des femmes et des hommes de l'aéronautique

Entretien de Philippe Ricard
Directeur général de l'Institution
de Prévoyance IPECA



Philippe Ricard @ Bruno Génin

AIRitage: Philippe Ricard, vous êtes Directeur général de l'Institution de prévoyance IPECA, une Institution connue du monde aéro, pouvez-vous nous la présenter en quelques mots ?

IPECA (Institution de Prévoyance des Entreprises de Construction Aéronautique) est une Institution de prévoyance dédiée à la protection sociale du secteur aéronautique, espace et défense.

Concrètement, nous protégeons les femmes et les hommes de la filière - près de 332 689 bénéficiaires dont 36 635 retraités - en matière de santé, prévoyance et prévention.

L'Institution a été créée en 1947 par la communauté aéro pour la communauté aéro, et depuis près de 80 ans, nous faisons le choix de rester un acteur totalement affinitaire et indépendant.

Mais ce n'est pas notre seule particularité. IPECA est aussi un organisme paritaire.

En d'autres termes, l'Institution est pilotée par ses adhérents qui ne sont autres que des entreprises et salariés du secteur.

Le monde de l'aéro est un monde qui bouge constamment, et qui évolue très vite.

Notre caractère paritaire est clairement un atout majeur : il nous permet d'avoir un dialogue social « puissant » et d'être en prise directe avec le terrain, au plus proche de l'évolution des besoins de nos adhérents.

Notre ambition est simple : faire avancer chaque jour la protection sociale de la filière.

AIRitage: Vous avez depuis 1947 fait le choix de rester une Institution affinitaire. Vous sentez-vous dépositaire d'un devoir de mémoire envers la filière ?

A notre échelle, oui sans aucun doute. Préserver le patrimoine aéronautique est tout simplement essentiel, c'est même pour nous, une responsabilité.

Entretien avec Philippe Ricard

Editorial (Suite)

Les images terribles de ces ravages et des secours venus du ciel m'ont inspiré, peut-être comme à vous, une réflexion sur l'image de l'aérien dans le grand public et les contradictions que cela peut révéler.

Car cette même aviation, célébrée pour son rôle crucial dans la lutte contre les incendies, est paradoxalement sous le feu de critiques permanentes depuis quelques années maintenant.

Le "aircraft bashing" est devenu un sport populaire où chaque vol est pointé du doigt comme une menace pour le climat.

On nous enjoint de choisir le train pour nos vacances, de culpabiliser à l'idée même de monter en cabine.

Si la nécessité de réduire notre empreinte carbone est indiscutable, cette approche simpliste manque de nuance.

Elle ignore les efforts des avionneurs et des motoristes pour innover afin de créer des machines moins gourmandes, de développer des biocarburants et d'investiguer la piste de l'hydrogène.

Elle néglige surtout de reconnaître le rôle vital de l'aviation pour le transport, l'économie et les missions de sécurité publique que j'évoquais en introduction.

Et je m'empresse d'ajouter son rôle social, vecteur du rapprochement entre les peuples et les cultures.

Personne n'a jamais empêché l'Homme d'aller "voir de l'autre côté de la colline".

Il est temps de sortir de cette vision manichéenne.

Oui, l'aviation est un secteur polluant, mais il est aussi un outil indispensable.

Les avions ne servent pas seulement à transporter des touristes.

L'histoire de la filière aéronautique est par nature étroitement liée à la nôtre. Nous avons évolué avec elle, nous nous sommes transformés avec elle, et nous continuerons demain.

Il faut faire ce devoir de mémoire pour pouvoir transmettre toute la richesse de notre patrimoine, de générations en générations, et continuer à écrire l'avenir.

L'héritage aéronautique n'est pas n'importe lequel, c'est un des fleurons de l'industrie française, une partie de notre identité s'est construite en s'appuyant sur un dialogue social constructif. C'est lui qui nous permet d'en être là où nous en sommes aujourd'hui : une industrie de pointe, d'excellence, au rayonnement européen et international.

Alors oui, dès que nous le pouvons, nous nous engageons en faveur de la préservation de ce patrimoine inestimable. Je pense évidemment en premier lieu à notre lien avec AIRitage et à nos rôles complémentaires.

Comme j'aime à le dire « Vous protégez le patrimoine, nous protégeons les personnes qui protègent le patrimoine ».

Je pense également à nos partenariats avec le Grand Prix du Patrimoine, avec l'Aéro-club de France ou encore à notre présence systématique au Salon du Bourget depuis plus de 20 ans.

Je pense aussi tout particulièrement à un film que nous avons fait réaliser en 2022 pour fêter les 75 ans de notre Institution, dans lequel nous retraçons l'histoire de la filière aéro et nos destins liés.

C'était bien là une façon de faire vivre ce patrimoine. Nous remercions au passage Philippe Van Lierde qui nous a aidé et transmis de nombreux éléments pour sa réalisation.



75 ans de G a D Bernard Mathieu, Philippe Ricard, Philippe Fraysse, Marc Legrand, Philippe Pezet, Elie El Hawa. @ Bruno Génin



L'affiche des 75 ans de l'IPECA @ Bruno Génin



QR CODE - 75 ans IPECA - Film anniversaire @ Bruno Génin

Il y a une citation d'Otto Von Bismarck dont je partage pleinement le sens « Celui qui ne sait pas d'où il vient ne peut savoir où il va car il ne sait pas où il est ». En ce sens, le passé est la rampe de lancement vers l'avenir ». Tout est dit !

Entretien avec Philippe Ricard

Editorial (Suite)

Ils sont les ailes de notre sécurité, les instruments de notre souveraineté et les vecteurs de notre connectivité.

Au lieu de céder à l'"aircraft bashing", nous devrions encourager l'innovation et soutenir les entreprises qui s'engagent dans une transition durable.

C'est en investissant dans la recherche et en célébrant les avancées technologiques que nous pourrions concilier progrès, sécurité et respect de l'environnement.

L'aviation française a un héritage exceptionnel et un avenir prometteur.

Protéger son patrimoine, mission première d'AIRitage, c'est aussi défendre son rôle indispensable et encourager sa transformation.

Cet été, les engins volants nous ont rappelé une vérité simple : l'aviation n'est pas l'ennemi.

Bien au contraire, elle est une alliée précieuse pour relever les défis de notre temps.

Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage



Pilote de Bombardier d'eau. @ DR



Pilote de Bombardier d'eau. @ DR

AIRitage: Quels sont les grands défis du secteur aéronautique à venir selon vous ?

L'industrie aéronautique évolue dans un environnement sous pression et doit faire face à plusieurs défis majeurs, à commencer par la hausse des cadences de production.

Les carnets de commandes sont pleins à plus de 10 ans. Optimiser la planification de la *supply chain*, sécuriser les chaînes d'approvisionnement et réduire le time to market sont essentiels s'il l'on veut réussir à avoir une production performante répondant aux normes de qualité attendues, tout en assurant les livraisons dans les cadences requises.

Le second défi est la transition écologique. La pression réglementaire et sociale est très forte sur ce sujet. Depuis plusieurs années déjà la filière se mobilise pour développer de nouveaux avions « verts » et réduire les émissions de CO2 pour atteindre l'objectif européen de 55% d'ici 2030, et la neutralité carbone d'ici 2050, mais il y a encore beaucoup de chemin à faire.

Le troisième défi que je vois concerne la ressource humaine. Le secteur se situe à un carrefour entre la pénurie de main d'œuvre et de compétences face à l'évolution nécessaire des métiers de l'aéro pour répondre aux enjeux de production et écologique, la nécessité de gérer la transmission des savoir-faire avec beaucoup de départs à la retraite non compensés et un vrai manque d'attractivité ressenti ces dernières années.

Le quatrième que j'identifie est de nature financière. Avec de l'inflation, une hausse des coûts des matières premières et de l'énergie, une pression sur les prix et des coûts de R&D très élevés, réussir à maintenir ses marges est un vrai challenge.

Et le cinquième est bien évidemment la transition technologique à opérer qui impacte l'industrie aéro à tous les niveaux : de la digitalisation à l'intégration pertinente de l'intelligence artificielle dans les process actuels à la technologie embarquée dans l'avion de demain.

Le tout sur fond de concurrence accrue avec la montée en puissance de nouveaux pays tels que la Chine ou encore l'Inde, et de fortes tensions géopolitiques. Combinés, ces défis poussent le secteur à se transformer à marche forcée.

L'industrie aéronautique française est à la croisée des chemins. Elle doit se réinventer écologiquement, innover rapidement, recruter des talents et des compétences, rester compétitive à l'échelle mondiale, tout en gérant les risques géopolitiques et économiques.

En résumé, un défi colossal, mais il ne faut pas oublier que les maîtres mots dans le monde aéro sont résilience, adaptabilité et agilité. Ce n'est pas la première fois que nous sommes confrontés au changement, ni la dernière, et l'histoire montre que nous savons faire...



AIRBUS A350 @ Bruno Génin



Rafale @ Bruno Génin

Entretien avec Philippe Ricard

AIRitage: Quel est le rôle d'IPECA auprès des entreprises et salariés de la filière dans ce contexte de transformation ?

On vient de le préciser, le secteur est sous pression et il fait face à des enjeux économiques, de production, d'attractivité, de fidélisation...

Par expérience, nous savons que les dynamiques de transformations peuvent générer des tensions, du stress, de l'inquiétude, du mal être, du désengagement chez les salariés. Par conséquent, de nouveaux risques et besoins de protection sociale émergent.

Par ailleurs, on voit bien qu'aujourd'hui les entreprises ont un vrai rôle sociétal à jouer, en tout cas les salariés expriment une forte attente, pour ne pas dire exigence, à ce sujet.

En tant qu'acteur affinitaire spécialisé en assurance de personnes notre rôle est clair : protéger le « capital humain », c'est sans aucun doute la richesse la plus importante. Et aider les entreprises à « remplir » ce rôle sociétal. Objectif : avoir des salariés épanouis, en bonne santé et bien protégés, au bénéfice des salariés eux-mêmes bien sûr mais aussi des entreprises qui stabilisent leurs ressources, fidélisent et gagnent en productivité.

C'est aussi à fortiori au bénéfice de la filière tout entière, et plus largement de la société. On sait combien la santé est un enjeu majeur, pas que pour la filière, pour tous les Français.

Concrètement, nous agissons au quotidien sur 2 champs d'actions privilégiés : la Santé, incluant les notions de Qualité de Vie et Conditions de Travail (QVCT) et de bien-être, et la prévention. Cela passe par notre capacité à proposer des offres produits de complémentaire santé - et des contrats de prévoyance totalement adaptés aux besoins de la filière, et des services pour prendre soin des salariés au-delà du simple remboursement des prestations tels que l'accompagnement psychologique, l'accompagnement au deuil, la téléconsultation ou encore un service de second avis médical.

S'agissant de la prévention, là également nous sommes très proactifs. L'entreprise est un lieu de « vivre » et « agir » ensemble, est donc un lieu privilégié d'actions pour faire de la prévention. Nous sensibilisons beaucoup les entreprises sur le sujet et travaillons sur deux types d'actions : celles qui relèvent plus du domaine de la santé publique comme les campagnes de prévention pour prévenir les risques épidémiques ou encore les bilans de santé, et celles qui sont affinitaires, ciblées en fonction des risques identifiés au sein de la filière. La prévention est un levier essentiel de QVCT et de bien-être qui permet de limiter les arrêts de travail.

Sans oublier nos retraités de la filière, à qui nous réservons une offre spécialement conçue. Ces dernières années avec la MSAé, nous avons organisé en région les « Rencontres de la Forme », des moments conviviaux qui ont été déployés partout en France, au plus près des grands bassins d'emplois de l'aéronautique et de l'aérospatiale, le premier a eu lieu à l'Aéroscopia à Toulouse.

Ces rencontres font partie d'une démarche globale de prévention et d'accompagnement pensée pour nos seniors. La retraite est aujourd'hui une étape de vie longue, riche et active, qu'il est important de bien préparer. Notre souhait est d'accompagner nos assurés pré-retraités et retraités de la filière pour les aider à anticiper cette nouvelle phase, en les soutenant collectivement et individuellement autour de trois grands piliers : l'activité physique, la nutrition et le sommeil. L'idée est de leur redonner les clés pour prendre soin d'eux, devenir pleinement acteurs de leur bien-être et garder la forme au quotidien.



Garantie Affinit'Air @ Bruno Génin



Rencontre régionale IPECA @ Bruno Génin

Entretien avec Philippe Ricard

AIRitage: L'arrêt de travail est-il un sujet de préoccupation plus prégnant pour la filière aéronautique, espace et défense que pour les autres ?

Oui, c'est est un enjeu majeur compte tenu de son organisation, de son caractère interdépendant et de ses contraintes : rythmes de production élevés, environnement technique complexe, exigences de sécurité, et parfois des conditions de travail physiques ou psychologiques éprouvantes.

Les arrêts de travail, qu'ils soient courts ou longs, impactent directement la productivité et représentent un certain coût pour l'entreprise. Nous en suivons l'évolution de manière très précise chaque année sur base des données que nous avons sur nos adhérents dans le respect bien sûr de la RGPD. C'est par excellence l'indicateur qui nous permet d'identifier si les salariés vont bien ou non, si les actions de prévention mises en œuvre sont efficaces ou non, et si les motifs d'arrêts de travail évoluent ou pas.

Nous avons souhaité aller plus loin que le seul constat, et avons réalisé une nouvelle étude « Santé & arrêts de travail » dédiée au secteur qui a la particularité d'apporter une analyse fine et interprétative de la donnée arrêt de travail en regard des données de santé. Elle est unique en son genre. L'objectif principal était de fournir un état des lieux précis permettant d'identifier les facteurs de risque pour la santé des salariés, de mieux cibler les actions de prévention et les aménagements possibles pour éviter l'arrêt de travail, de favoriser le dialogue social autour de la qualité de vie, et, pour les entreprises, pouvoir se situer par rapport à une moyenne du secteur afin d'identifier leurs propres axes d'amélioration.

En synthèse, cette étude apporte une vision partagée de la réalité des arrêts de travail de la filière, avec l'ambition de construire des solutions à la fois efficaces, humaines et durables. Elle constitue sans aucun doute un levier de progrès pour la santé, la QVCT, le bien-être au travail et la performance organisationnelle. En croisant les intérêts des salariés et des entreprises, elle ouvre la voie à une dynamique gagnant-gagnant, où la prévention, le dialogue social et l'amélioration des conditions de travail deviennent des priorités partagées dans une logique de responsabilité sociétale et d'efficacité économique.

Next step : approfondir nos investigations pour être en capacité d'identifier les bonnes pratiques et les partager au bénéfice de tous. L'étude a en effet révélé de fortes disparités entre les structures / établissements. Ces écarts peuvent nuire à l'efficacité globale de la filière mais peuvent être riches d'enseignements sur lesquels il faut capitaliser.

AIRitage: D'après votre dernière étude, comment se porte le secteur en matière d'arrêts de travail ?

La filière aéro a tendance à mieux se porter que les autres secteurs d'activité en matière d'arrêts de travail avec une relative stabilité des indicateurs au global, mais n'est pas revenue au niveau de 2019 (avant Covid).

Près de 36 % des salariés s'arrêtent au moins une fois dans l'année pour une durée moyenne de 20 jours, ce qui représente 7,5 jours d'absence par salarié. Ce n'est donc pas neutre !

La majorité des arrêts sont de courte durée pour des motifs de maladies ordinaires. On constate notamment des pics d'absence lors des épidémies saisonnières (grippe, gastro entérite etc...). Ces arrêts sont donc en grande partie liés à des facteurs exogènes à l'entreprise, pour autant, il est possible d'agir avec des actions de prévention de santé publique.

Les arrêts longs sont quant à eux moins nombreux avec une durée moyenne 6 fois supérieure aux arrêts courts. Ils sont mieux maîtrisés mais restent lourds et complexes à gérer.

Pour l'ensemble des arrêts deux motifs ressortent essentiellement : les troubles musculo squelettiques, chez les ouvriers notamment, et les troubles psychiques, plus présents chez les cadres, et qui connaissent une vraie montée en puissance.

Ce type d'arrêts est en revanche lié à des facteurs endogènes à l'entreprise. La mise en place d'actions de prévention ciblée doit être identifiée comme un levier d'actions prioritaire.

AIRitage: L'année 2026 approche à grands pas... Comment l'abordez-vous ?

Confiant ! Confiant en la capacité des entreprises de la filière à relever les défis qui se profilent, et confiant en l'engagement et l'entière mobilisation de l'ensemble des collaborateurs d'IPECA pour continuer à accompagner les entreprises et salariés du monde aéro.

Entretien avec Philippe Ricard



Groupe des collaborateurs IPECA.@ Bruno Génin



Groupe des collaborateurs IPECA.@ Bruno Génin

AIRitage: Une dernière question. Les liens qui nous unissent sont sincères et profonds. Comment envisagez-vous la suite ?

Oui, grâce à l'engagement de Georges Boniou, notre ancien Président, IPECA a toujours été aux côtés d'AIRitage.

Par ses conseils avisés, ses actions concrètes et son soutien indéfectible, il a permis à notre partenariat de se développer et de s'inscrire dans la durée. Du salon du Bourget, où AIRitage bénéficiait d'un espace sur notre stand, aux partenariats établis dans le bulletin d'information trimestriel, Georges a su tisser avec l'association des liens solides et durables. Sa vision et son sens de l'amitié ont contribué à faire grandir AIRitage, en portant haut nos valeurs communes.

Ces liens qui nous unissent sont profonds et sincères. AIRitage s'inscrit pleinement dans notre écosystème. Nous formons le vœu que cette collaboration puisse se renforcer encore pour les vingt prochaines années et au-delà !

À l'occasion de ses 25 ans, nous adressons à AIRitage et son équipe nos plus sincères félicitations et nos vœux les plus chaleureux

*Merci à Philippe Ricard
(interview réalisée en septembre 2025)*

NDLR: Grand merci à Valérie Huckendubler pour son aide précieuse

Vie d'AIRitage

Coquille, merci Marc !

Nul n'est parfait en ce monde et une petite coquille s'est glissée dans notre texte de remerciement à Ph. De Montaigne. Marc Jouenne nous la signale par ce sympathique message :



« Coucou Mon Philippe

Ça me fait plaisir de recevoir des nouvelles régulièrement à travers le magazine, notamment sur Philippe de Montaigne ... que de souvenirs. J'en profite puisqu'à l'époque on regardait toutes les coquilles en comité de relecture ensemble, sur la photo de fin de magazine que j'ai moi-même dans mes archives elle n'est pas de 1999 mais de 1989 !!!

Ça ne nous rajeunit pas effectivement mon Philou !

Meilleures pensées. Grosses bises et à une prochaine fois j'espère - Marco »

M. Jouenne entouré de PVL et J. Rocca en 2015 lors de l'inauguration d'AEROSCOPIA..@ R.Guigui

Vie d'AIrRitage

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



Jacques Rocca © airbus DR

Succéder à Claude Goumy n'était pas une tâche facile tant Claude avait marqué son mandat par son implication, son énergie et le réseau d'amitiés dont il faisait bénéficier notre association qui s'appelait encore, en 2014, AMPE pour Aérospatiale Matra Patrimoine d'EADS.

Je crois que ma première action fut d'en changer le nom, avec l'accord de tous nos membres, pour l'appeler **AIrRitage**, donnant ainsi un libellé plus commode et représentatif en un mot du propos de notre action.

Changer de nom n'était qu'un début car le plus important demeurait de donner à AIrRitage des moyens supplémentaires pour agir, il fallait donc aussi changer de statuts.

Ce fut chose faite deux ou trois ans plus tard, lorsque le statut d'Association Reconnue d'Intérêt Général nous fut accordé grâce au travail sans relâche mené par Philippe Eric de Montaigne ; ce fut un tournant majeur car les dons et subventions qui nous sont accordées sont désormais déductibles à 66% !!

Bien sûr, je me remémore également le travail mené avec Marc Pelletier, pour l'évolution de nos outils numériques dont la convention signée avec Thomas Luquet pour nos hébergements digitaux et notre site web.



Signature de la convention entre LINKAVIE (Thomas LUQUET) et AIrRitage (Jacques Rocca) © Roger Guigui

Je pense aussi à ces réunions du Bureau, "hors les murs" où nous avons eu l'occasion d'aller à Angers, à Saint-Nazaire ou encore à Méaulte pour partager nos expériences avec les associations de notre réseau et les soutenir localement.

Plusieurs projets de restauration d'avions furent ainsi engagés avec le soutien d'AIrRitage, dont le plus rapide fut celui du Breguet Etendard IV M exposé sur le pont du porte-avions USS Intrepid sur l'Hudson à New York !



L'Etendard IV M exposé sur l'USS Intrepid à New York restauré © Hubert De Quievrecourt

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

Mais d'autres initiatives de conservations ou restaurations furent entreprises, en particulier grâce à l'implication d'AIRitage, pendant la durée de mon mandat, auprès du GIFAS et de l'Aéroclub de France dans le Prix du Patrimoine Aéronautique auquel nous participions en remettant 5000 € annuel à l'un des 5 dossiers vainqueur de la sélection.



Remise coupe AIRitage au GPP 2021 (de G à D: M. Armanet, J. Rocca et N. Stevens) © collection J. Rocca

Parmi ces aéronefs "historiques" je ne peux pas oublier l'A380 msn4, le dernier des avions d'essais de ce programme, dont le transfert s'est fait le 14 février 2017 de Toulouse vers le Bourget où l'avion est exposé depuis.

Transférer cette machine était déjà un exploit car il avait fallu beaucoup d'énergie et de force de persuasion pour convaincre la direction d'Airbus d'en accepter l'idée ; "Un Airbus, au musée !!! Vous n'y pensez pas !

Airbus regarde toujours devant, jamais derrière" m'avait alors asséné l'un des Directeurs, mais nous avons en définitive réussi à convaincre.



J50 ans AIRBUS au Bourget en 2019 (de G à D: R. Guigui, E. Anuzet, N. Saidenberg, M. Bénichou et J. Rocca) © airbus DR

Voilà en quelques mots les souvenirs qui me viennent en tête lorsque je pense à ces mandats.

Leur trait commun, je l'avoue, est de toucher bien davantage à l'aéronautique qu'à l'espace ou qu'aux missiles. Je pense avoir su tirer un peu le centre de gravité d'AIRitage vers Toulouse.

Jacques Rocca
Président d'AIRitage (2013-2021)

Ces années là...

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage

1945... il y a 80 ans

- 23 août: 1er vol du quadrimoteur SNCASE SE-161 Languedoc (dérivée du Bloch MB-161)

1955... il y a 70 ans

- 19 juillet: 1er vol du monoplace à propulsion mixte Sncaso SO-9050 Trident-II (fusées SEPR + Turboméca Gabizo) piloté par Charles Goujon

- 20 septembre: André Turcat effectue le premier vol du SNCAN Nord-1500 Griffon, avion expérimental à aile delta propulsé par un statoréacteur et un réacteur Atar

1965... il y a 60 ans

- 5 juillet: 1er tir de la fusée biétage VE-231P Saphir (Émeraude + Topaze) depuis Hammaguir

1975... il y a 50 ans

- 27 août: Lancement du deuxième satellite de télécommunications franco-allemand Symphonie B par une fusée américaine Thor Delta depuis le Centre spatial Kennedy en Floride.

1985... il y a 40 ans

- 2 juillet: Lancement V-14 d'Ariane-1 emportant la sonde interplanétaire Giotto d'étude de la comète de Halley et Halley et Grigg-Skjellerup.

1995... il y a 30 ans

- 25 août: 1er vol du biréacteur Airbus A319 à Hambourg.

2005... il y a 20 ans

Juillet : le dernier exemplaire d'un avion SE-210 Caravelle, opéré par une compagnie aérienne officielle (Waltair), est retiré du service en République démocratique du Congo, soit 50 ans après son premier vol le 27 mai 1955.

2015... il y a 10 ans

10 juillet: le prototype de l'Airbus E-Fan, à propulsion électrique, traverse la Manche, entre Lydd et l'aéroport de Calais - Dunkerque, en hommage à l'exploit réalisé par Louis Blériot en 1909.



e-Fan, clin d'oeil à J. Botti qui, via la Fondation d'Entreprise EADS, fut un grand soutien à notre association @ R. Guigui

Vie des Associations

La Passion ne vaut que si elle est partagée.



Le 24 octobre 2018 l'Association Les Alouettes recevait le Grand Prix du Patrimoine - Coupe SAINT-EXUPERY pour couronner les travaux de restauration de l'hélicoptère Gazelle 342L n°1117.

Cet évènement qui se déroula sous les ors de l'Aéro-Club de France ne doit rien au hasard, il est la résultante de neuf années de travail passionné et passionnant.



Remise du prix Association Saint Exupery au Grand Prix du Patrimoine (de G à D: C. Maunoury, O. d'Agay, C. Laloi, J.C. Pascal, R. Gotte, M. Picouveau, Ph. Van Lierde) @ Aéro-Club de France

L'Association Les Alouettes a été créée en 1974 avec pour but de rassembler les retraités de l'établissement de La Courneuve, berceau des voilures tournantes, afin de perpétuer et partager la passion de l'aéronautique par l'organisation de conférences ou la visite de sites.

Un volet de notre association demeurait alors un peu en sommeil, celui de la préservation de notre patrimoine industriel.

C'est en 2009 que nos amis Claude LALOI et Michel DELETAIN s'associèrent pour porter l'idée de restauration d'un hélicoptère ayant fait les belles heures de notre industrie aéronautique, une Alouette s'imposait.

Mais qui sont ces deux jeunes retraités qui voulait alors dynamiser notre association quelque peu assoupie ?

Claude LALOI, ingénieur système informatique, il intègre le bureau d'études de GEC Alsthom où il travaille à la conception des aubes de turbines des centrales nucléaires, des aubes aux Pales il n'y a qu'un pas qu'il franchit en 1989 pour rejoindre l'aérospatiale division hélicoptères à La Courneuve, en charge de la mise en place de la CFAO CATIA.

De 1996 à 2006 il est responsable de la Productique, période où il associe ses compétences à sa passion de l'aéronautique en général. La retraite arrivant c'est tout naturellement qu'il rejoint l'Association Les Alouettes dont il devient le président en 2010.

Michel DELETAIN, diplômé ingénieur de l'école Louis BREGUET en 1965, intègre Sud Aviation dès 1967 où il exercera son métier d'ingénieur dans différents postes stratégiques de l'entreprise qui deviendra aérospatiale division hélicoptères, Eurocopter puis Airbus Helicopters à ce jour.

La Passion ne vaut que si elle est partagée.

Il sera le responsable du centre d'équilibrage des Pales sur les pistes du Bourget, puis le patron du support à la clientèle toujours dans ce monde d'excellence des Pales d'hélicoptères.

Doté d'une énergie remarquable il a su mener de front sa brillante carrière technique et son engagement social au service de l'emploi régional, de la défense des salariés et des valeurs de notre entreprise.

Son entrée aux Alouettes en 1999 a été la légitime poursuite de sa carrière professionnelle.

Il dynamise l'association et en devient l'énergique secrétaire jamais à court d'une idée originale toujours basée sur le partage et la transmission de sa passion aéronautique.

La belle idée de restaurer un aéronef à voilures tournantes portée par nos deux amis vient alors s'associer à la volonté du Président Louis GALLOIS de faire la promotion des métiers de l'aérien auprès des jeunes des zones sensibles de la Seine Saint-Denis.

Rapidement la grande famille aéronautique se mobilise autour de ce projet patrimonial, deux conventions de partenariat seront signées en 2009 et 2013 sur le bureau de Louis BREGUET dans les locaux de l'établissement de Suresnes.

Ces conventions sont passées avec le lycée professionnel Aristide BRIAND à Le Blanc Mesnil, représenté par les chefs d'établissement Mr Patrick Berthelot puis Mme Véronique REBOUT, la fondation EADS, représentée par la déléguée générale Madame Marie-Claire CERTIAT, l'Association Aérospatiale Matra Patrimoine d'EADS (devenue AIRitage), représentée par son Secrétaire Général, notre ami Philippe VAN LIERDE et l'Association Les Alouettes, représentée par son Président Claude LALOI.

Le but premier de ces conventions étant la transmission intergénérationnelle des connaissances et compétences des anciens d'Airbus Helicopters de l'établissement de La Courneuve devenu Paris-Le Bourget à Dugny, vers les jeunes générations en formation au Lycée Aristide BRIAND, qui devient le lycée des métiers de l'aérien. Le second but étant la préservation de notre patrimoine aéronautique.



Les Eleves ! @ Les Alouettes



Les Profs ! @ Les Alouettes



La Promos ! @ Les Alouettes



Visite de Marie-Claire Certiat (Déléguée Générale de la Fondation d'Entreprise EADS) @ Les Alouettes

La Passion ne vaut que si elle est partagée.

Cette aventure maîtrisée verra la restauration de trois hélicoptères entre 2009 et 2017.

Une belle équipe de bénévoles qui réunit toutes les compétences nécessaires au succès du projet se forme autour de Claude LALOI et Michel DELETAÏN : Jean-Claude PASCAL – responsable du centre de formation Eurocopter/AFORP, Roger GOTTE – agent de maîtrise atelier peinture, Juan GARCIA – Agent de maîtrise logistique qui a connu la chaîne Alouettes à La Courneuve en 1950 lorsqu'il était apprenti, Michel PICOULEAU – chef des travaux au lycée/professeur technique et également ancien fraiseur tourneur à Sud Aviation, et Claude LALOI qui sera en 2010 nommé Conseiller de l'Enseignement Technique par le recteur de l'académie de Créteil, J-M Blanquer.

Il fallut à l'équipe ainsi formée la belle énergie de la passion pour dénicher dans les hangars de l'hexagone l'Alouette 2 qui sera le démarrage de l'aventure industrielle et humaine.



L'Alouette en cours de restauration @ Les Alouettes



Claude Laloi recevant le Prix Saint Exupery @ Les Alouettes

C'est le musée de L'ALAT qui mettra à disposition l'Alouette SE3130 n°1601 qui dormait à DAX. Cette machine prendra ses quartiers au Lycée Aristide BRIAND en 2009 et verra la fin du chantier de restauration vers fin 2012.

Cette Alouette 2 sera suivi du DJINN SO2112 n°FR144, puis de la Gazelle SA342L n°1117, laquelle à l'issue des travaux sera présentée au salon du Bourget 2017 en présence du Président d'Airbus Guillaume FAURY.

Entre 2009 et 2017 les élèves auront passé 9 664 heures et les formateurs 3 872 heures d'un travail méticuleux au service du patrimoine des voilures tournantes. 92 élèves seront formés dans la filière de maintenance aéronautique avec un taux de réussite au Bac de 81 % en 2017. Nombre de ces élèves ont rejoint les ateliers de notre industrie.

Aujourd'hui l'Alouette 2 SE3130 n°1601 vit des jours tranquilles au musée de Saint Victoret (13), le DJINN SO2112 lui, au musée de Marc BETRANCOURT à Albert (80), et la Gazelle SA342L, trône au cœur du musée de Warluis (60).

Cette très belle aventure humaine et patrimoniale n'aurait pas été possible sans la volonté indéfectible de l'équipe des Alouettes et le support des élèves et enseignants du lycée Aristide BRIAND, la fondation EADS, et l'association AIRITAGE, démontrant par l'exemple que la passion ne vaut que si elle est partagée. Claude LALOI et Michel DELETAÏN ont fait leur la citation d'Antoine de SAINT-EXUPERY : « Fais de ta vie un rêve et d'un rêve, une réalité ».

*Jacques Rosse
Président de l'Association des Alouettes
Vice Président de l'association AIRitage*

Vie d'Airitage

ARABSAT 1, l'historique 1ère Exportation d'un satellite non américain

A l'image de l'Airbus A300B et de l'Ecureuil, ce sont vision et résilience sur près de trois décennies après-guerre, et un axe fondateur franco-allemand, qui ont abouti au coup de tonnerre du 25 mai 1981.

C'est pourquoi, en guise d'enseignement pour un présent préparant le futur, il est intéressant d'analyser les racines profondes du succès mondial de la plate-forme de télécommunications Aerospatiale Spacebus, véritable bus du spatial.

L'UNIQUE GTC, BUREAU D'ETUDES NATIONAL DE CANNES (BEN) EN 1941

Inquiété par l'occupant, Marcel Bloch, à la tête de la SNCASO (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) suite aux nationalisations de 1936, vint s'installer en juillet 1940 en zone libre, à Cannes.

Il en résulta la décision par le ministère de l'Air d'évacuer l'essentiel des bureaux d'études aéronautiques situé en zone occupée vers cette ville, située au plus loin de la ligne de démarcation, avec une usine SNCASE (Sud-Est) ex-Romano en quasi-chômage, et de nombreux hôtels vides.

C'est ainsi qu'une concentration unique dans l'histoire de l'aéronautique mondiale vit arriver en avril 1941 quatre sociétés concurrentes SNCAC (Centre), SNCAN (Nord), SNCASO (Ouest) et SNCASO, sous la houlette de cette dernière !

Regroupés dans deux hôtels, confrontés aux restrictions alimentaires, les personnels du Groupe Technique de Cannes (GTC), sous la direction technique de Maurice Hurel, ex-Nord, ne manquèrent pas de nouer de solides amitiés.

Depuis son décollage de la Seine à Sartrouville avec le gros hydravion CAMS 161, Hurel était très respecté des Allemands. Il connaissait bien aussi Kurt Eckener, le fils du père des Zeppelin et président de Messerschmitt. Le développement d'avions civils fut donc autorisé.

Les résultats furent immédiats : premier vol du bimoteur postal Bloch MB 800P dès le 23 décembre suivant avec Daniel Rastel et Lucien Servanty, suivi le 16 août 1943 du plus extraordinaire premier vol de l'histoire, la fuite du SO 90 Bayonne postal non fini à la barbe de l'occupant italien vers Philippeville avec le directeur technique Maurice Hurel et huit passagers dont Jean Turck, en route pour Londres en tant que spécialiste mondial de la télécommande (88 exemplaires construits pour 3 pays) !

Et n'en déplaise aux stigmatisateurs du surestimé retard de la France et sa soumission aux fabrications pour l'Allemagne, à peine libéré, l'aérodrome de Cannes vit un troisième prototype réaliser son premier vol le 26 février 1945, le bimoteur SO 30 Bellatrix de Jean-Charles Parot pour Air France avec Rastel aux commandes.

Il fut en fait le premier bimoteur de transport pressurisé au monde, le troisième en général après les quadrimoteur Boeing Stratoliner et Lockheed Constellation, et le bimoteur de transport le plus rapide au monde avec 400 km/h, à la demande d'Air France (45 exemplaires construits pour 7 pays) !



SO 30 n° 01 à Cannes Jean Turck dernier à monter à bord du SO 90 n° 01, en route pour l'Algérie (lors de son 1er vol ?) @ Collection Ph. Jung

ARABSAT 1, l'histoire 1ère Exportation d'un satellite non américain

Ainsi l'épisode cannois, avec aussi Henri Déplante (futur directeur technique de Dassault) et Benno Vallières (futur PDG de Dassault) ... fut-il décisif dans le redressement anormalement rapide de la France, en une décennie, alors qu'elle s'était endormie sur ses lauriers de première nation aéronautique au monde lors de la Grande Guerre, fournissant avions et moteurs à tous ses alliés, sans compter les copies allemandes initiales !

Les liens forts tissés en période de guerre firent de la France la pionnière des concentrations aéronautiques industrielles et de la coopération européenne. 1955 fut la grande année de ce retour, avec les prototypes SE 3130 Alouette II (premier hélicoptère à turbine au monde) et SE 210 Caravelle (premier moyen-courrier à réaction avec le brevet des réacteurs à l'arrière) de Sud Aviation, Mirage I de Dassault, plus le SE 4200 premier véhicule à statoréacteur opérationnel au monde¹.

Et le tristement célèbre Papier Blanc de 1957 du neveu de Churchill, prônant la fusée avec annulation d'un nombre considérable de programmes aéronautiques, acheva de donner à la France la prééminence en Europe, avec la fusion de SNCASE et SNCASO en Sud Aviation en mars 1957, et de la SNCAN et l'Arsenal de l'Aéronautique en Nord Aviation en janvier 1958.

LA COOPERATION FRANCO-ALLEMANDE, UNE REMARQUABLE REUSSITE DES APRES-GUERRE

A l'issue de la 2ème Guerre Mondiale, l'équipe Von Braun fut mise au secret dans le désert du Nouveau Mexique à White Sands, avec 127 Allemands cantonnés dans la rédaction de leurs mémoires.

Lors de l'International Astronautical Congress de Brême en 2003, l'adjoint de Korolev, Boris Chertok, présent à notre initiative, nous révéla lors d'une session historique qu'il avait été responsable à ses débuts du transfert en URSS des spécialistes allemands des fusées, et qu'il avait alors joué sa carrière en temporisant une année avant d'exécuter les ordres - ceux-ci furent plus tard renvoyés au pays après avoir été exploités... C'est ce que fit aussi initialement la France avec les Allemands de sa zone, en les conservant à Constance pour éviter de potentielles réactions adverses bien compréhensibles contre l'ennemi héréditaire.

Mais elle fut ensuite en novembre 1946 le premier pays allié à ouvrir grand ses bras à ceux-ci, libres de circuler en France, ce que tous ont raconté avec émotion et reconnaissance. Autre spécificité française, environ 120 experts allemands furent ainsi intégrés dans les sociétés et organismes français, le plus important étant le spécialiste du guidage Franz Sernatinger, n° 2 à l'Arsenal de Ruelle de la Marine.

Il est très peu connu que de 1939 à 1959 non moins d'une centaine de programmes d'« engins spéciaux », comme l'on disait à l'époque, de toutes catégories, Ministère de l'Air avec Michel Decker en tête, suivis de la Marine, l'ONERA et l'Armée de Terre, furent essayés ou mis en service, qualifiés par Robert Dubernet de Nord Aviation de furia francese.

Plusieurs records du monde et premières mondiales furent aussi obtenus, voire imbattu avec le SE 4400 à statoréacteur culminant à 67.000 m, record d'altitude à propulsion aérobie !

Le SE 1500 du GTC, redevenu SNCASE, fut le premier drone français en 1946 et inaugura la base spatiale de Colomb-Béchar en 1948, le MATRA M04 fut le premier véhicule supersonique français en 1951, la Véronique du LRBA (Laboratoire de Recherches Balistiques & Aérodynamiques) fut la première fusée française dans l'espace avec 135 km d'altitude en 1954, l'Arsenal inventa le missile anti-char avec le SS 10 en 1955 et le Nord AA 20 fut le premier missile air-air européen en 1956.

Cette période se conclut en 1959 par l'étude complète du premier missile balistique français, donc à guidage inertiel, le SE 4600 Casseur, alias SSBT (Sol Sol Balistique Tactique).

Tout un tissu étatique et industriel était dès lors en place en France pour la révolution de l'ère spatiale moderne, lancée par Spoutnik 1 le 4 octobre 1957.

¹ Voir le Bulletin n° 62

ARABSAT 1, l'historique 1ère Exportation d'un satellite non américain



SE 4100 1ère fusée française moderne (1er vol 29.9.49), grand-mère d'Ariane : banc d'essai architecture latérale/tandem, propulsion liquide/solide, guidage/pilotage sur faisceau, autodirecteurs électromagnétique/optique, récupération (16 versions) @ Collection Ph. Jung

Conséquence de l'épisode cannois, et de la naissance de la Luftwaffe moderne le 9 janvier 1956, la France offrit aussitôt à l'Allemagne la construction sous licence du cargo Nord 2501 Noratlas à Hambourg - aujourd'hui la plus grosse chaîne d'assemblage de la famille A320 au monde.

Ainsi que celle du Fouga Magister, premier avion d'entraînement à réaction ab initio au monde, vendu dans le monde entier à près de 1.000 exemplaires.

L'étape suivante, celle de la coopération dès la conception, put dès lors être lancée dans la foulée, avec un premier accord en mars 1957 pour un cargo devenu en 1958 le très réussi C160 Transall, avec Nord Aviation, Hamburger Flugzeugbau et Weser Flugzeugbau (213 exemplaires construits pour 8 pays).

On sait toute l'importance pour la France et l'Europe de l'arrivée au pouvoir en 1959 d'un général de Gaulle, profondément marqué par Yalta : la France devait donc regagner son indépendance grâce à la dissuasion nucléaire.

Ainsi fut créée le 17 septembre 1959 la Société pour l'Etude et la Réalisation d'Engins Balistiques (SEREB), pour développer les missiles porteurs de la bombe atomique.

à suivre ...

*Philippe Jung
Membre du Conseil d'Administration d'Airitage*

Vie d'Airitage

L'encodage vous connaissez certainement ?

C'est le processus par lequel les données sont converties en une forme qui leur permet d'être correctement utilisées par différents systèmes. Il permet donc de transformer des informations d'un format ou d'un code à un autre.

C'est à ce processus que nous avons dû recourir pour sauvegarder notre patrimoine cinématographique et de plus le mettre à disposition à travers notre site internet.

En effet l'Association exploite et conserve un fonds films 8,16 et 35 mm qui nous a été confié par EADS et ses filiales et nous avons le besoin de le transformer en un fonds numérique. Ces films « argentiques » n'étant plus exploitables dans ces formats.

L'encodage vous connaissez certainement ?

Tout d'abord un travail d'inventaire et de tri par système, missiles, hélicoptères, avions, espace etc...avait été engagé, tant chez Aerospatiale que chez Matra et nous disposons de fichiers d'identification des films consignés sur tableau Excel.

Ce qui nous a permis de faciliter le repérage des films les plus intéressants à numériser sur les 1054 films Aerospatiale et les 372 films Matra. Ceux-ci n'étant pas visionnables par manque de moyens de projections, nous devions donc faire nos choix à partir des titres, des versions, française, étrangères et surtout éviter les doublons au vu des coûts d'encodage.

C'est ainsi qu'après ce travail préliminaire, sous la férule de Philippe Van Lierde (on ne peut pas toujours s'appeler que par notre prénom car il y a beaucoup de Philippe, de Claude, ...) nous avons lancé un vaste appel d'offre auprès de 11 sociétés suivant un cahier des charges stricte afin de rester maître de nos fonds.

Je profite de ce rappel pour remercier notre ami de Safran en la personne de Dominique PROT qui nous a apporté une aide précieuse à sa rédaction.

Après dépouillement des jeux d'essais de numérisation confiés aux 2 sociétés retenues dans un premier temps, le choix définitif s'est porté sur la société VECTRACOM avec qui nous avons pu négocier des tarifs à la minute d'encodage.

Marc Pelletier s'étant assuré au préalable de la bonne exploitation de ces données numériques et de leur stockage.

Avant de conclure définitivement avec VECTRACOM, nous sommes allés, Daniel Jalouzet, Marc et moi-même, visiter les moyens techniques de cette société.

A cette occasion un partenariat s'est installé entre nous, si bien que VECTRACOM est alors devenu un adhérent de l'association.

Nous pouvons regretter néanmoins qu'aujourd'hui, à la suite d'une évolution de la Direction de la société, Vectracom n'a pas renouvelé sa cotisation.

Toutefois nous gardons de bons rapports avec eux puisque pour nos besoins internes de traitement de nos vidéos Bertrand Fourcade, en charge de notre parc informatique, les a rencontrés et ainsi a pu recevoir des avis techniques avisés sur le maintien de nos moyens.

Au fil des années, le besoin d'encodage a augmenté pour donner suite à la récupération des films du siège d'Aerospatiale Montmorency. Ainsi aujourd'hui nous avons encodé près de 1500 films.

Parallèlement aux films argentiques nous possédons un fonds de vidéos très important, qui lui, a été traité de façon similaire à partir de nos moyens.

A la tâche, une équipe composée de notre regretté Jean Bouniol, Jean-Philippe Petitfils, Jean-Pierre Basset, Alain Ravier ont numérisé près de 1500 vidéos Aerospatiale et 700 Matra.

Celles-ci ont été ainsi visionnées, répertoriées et stockées. Sur ces 2200 vidéos, un nombre important a été encodé et est désormais soit sur DVD, soit sur notre serveur.



Claude Boileau responsable des films
aerospatiale @ PVL

Nantis de tous ces films et vidéos encodés, une commission d'éthique et de suivi est mise en place à la demande de MBDA ayant pour but de ne sélectionner que les œuvres ne portant pas atteinte à l'image et à la réputation de MBDA.

La présidence de cette commission a été confiée au regretté Jacques Amann. Patrick Mercillon en tant que représentant de MBDA a proposé d'examiner nos films en suivant certaines recommandations. Ce travail a conduit à éliminer seulement deux films.



Jean-Pierre Basset responsable des films Matra @ PVL

L'encodage vous connaissez certainement ?

Dès lors la commission a continué de se réunir tous les deux à trois mois en élargissant son domaine d'action pour permettre de mieux identifier et enrichir l'indexation de nos films.

Cette indexation se retrouve sous forme de fiche signalétique, pour chaque film, sur notre site internet AIRitage. L'ensemble des films et vidéos a été, au fur et à mesure de leur numérisation, importé sur notre serveur et peuvent sur demande être consultables pour nos adhérents la taille des films dépassant les 1 Go ne peuvent pas être mis en ligne en l'état sur le site).

Le travail se poursuit avec les conseils éclairés de Claude Salaün puisque suivant les « donations » de divers films et vidéos en provenance de divers horizons (fermeture de site, donation de personnes cessant leurs activités, départ en retraite etc.) nous continuons de trier, d'identifier, répertorier, indexer, éliminer les doublons, numériser si nécessaire.

Par ailleurs, le comité d'indexation a une nouvelle fois évolué pour maintenant se consacrer aussi à la problématique du Fonds de Dotation « Réseau AIRitage » que nous avons mis en place. Claude Cotillard en est l'animateur.

*Claude Boileau
Trésorier Adjoint d'AIRitage*

Vie d'AIRitage

Fonds de dotation "Réseau AIRitage"

Le 3 janvier 2023 est publié au JOAFE (Journal Officiel des Associations et Fondations d'Entreprise) la création du Fonds De Dotation (FDD) « Réseau AIRitage ».

Pourquoi ce fonds, comment est venue l'idée de créer ce fonds ?

L'expérience engagée par le Musée Air France, présentée à la commission du Patrimoine de la DGAC de 2018 par son Vice-président Etienne Rachou, apparaissait très adaptée à la situation de notre Association quant à son avenir.

Le Fonds de Dotation, nouveau véhicule juridique créé par la Loi de Modernisation de l'Economie de 2008, présente la rigueur d'une fondation tout en y associant la souplesse d'une association loi de 1901.

Définition (article 140 de la loi 2008-776 du 4 août 2008).

« Le fonds de dotation est une personne morale de droit privé, à but non lucratif, qui reçoit et gère, en les capitalisant, des biens et droits de toute nature qui lui sont apportés à titre gratuit et irrévocable et utilise les revenus de la capitalisation en vue de la réalisation d'une œuvre ou d'une mission d'intérêt général ou les redistribue pour assister une personne morale à but non lucratif dans l'accomplissement de ses œuvres et de ses missions d'intérêt général. »

Il faut noter que le Fonds de Dotation, véhicule juridique, permet de garantir un avenir à nos précieuses collections. Il ne se substitue ni à l'Association ni au service du Patrimoine de nos sociétés donatrices. Chacun conserve son rôle, il n'y a pas de transfert physique de biens.

Cette structure répond à plusieurs objectifs communs sur les questions relatives à la préservation du patrimoine historique d'AIRitage :

- Pérenniser nos collections et leur devenir en les rendant inaliénables,
- Clarifier la question de la propriété effective de ces collections,
- Systématiser les actions d'inventaire et de valorisation,
- Favoriser les donations, permettre la remise de reçus fiscaux.

Le champ d'action est vaste et touche des éléments très variés de notre patrimoine : Documents techniques, œuvres d'art, maquettes et jouets, affiches, photos, vidéos et films, objets aéronautiques, etc.

Fonds de dotation "Réseau AIRitage"

Il contribue au soutien et au développement des activités d'intérêt général à caractère culturel et éducatif destinées à protéger et à faire connaître le patrimoine d'AIRitage et de ses entités constitutives.

Ou en est-on ?

L'objet des travaux qui sont menés depuis début 2023 ont pour but de préparer un éventuel futur transfert d'archives d'AIRitage au FDD. Il s'agit principalement d'inventorier et valoriser les éléments qui pourraient être transférés au Fonds.

Le premier dossier choisi par le Comité d'Indexation de l'association a été celui des maquettes (maquettes d'exposition, maquettes de bureau...).

Ce comité rassemble une quinzaine de bénévoles et se réunit 4 fois par an.

Sont recensées dans le fonds AIRitage environ 300 matériels, quasiment exclusivement d'origine Aérospatiale et MATRA, maquettes de missiles ou systèmes de missile.

On trouve principalement des maquettes échelle 1, maquettes de salon et d'exposition.

Ces maquettes ont été mises à disposition de 13 musées (musée de l'Air, musée de l'Artillerie, ...), d'associations patrimoniales ceci via des conventions signées avec AIRitage (Support de convention mis au point avec la direction juridique de MBDA).

Certains matériels sont en dépôt à MBDA (centre de de formation clients et Direction de la Communication). Ce travail a également permis de transmettre à MBDA l'inventaire mis à jour de ces matériels.

Ci-dessous quelques exemples de ces maquettes.



Maquette quart de coupe SS11 exposée à l'APAB (Amicale du Patrimoine de l'Armement de Bourges) @ C. Cotillard



Maquette Super 530D exposée à Militaire Association Troyenne @ C. Cotillard

Fonds de dotation "Réseau AIRitage".

Autre dossier traité à ce jour, les films et vidéos. Nous disposons dans le fonds AIRitage :

- de films argentiques à différents formats dont certains sont numérisés,
- de cassettes vidéo à différents formats dont certaines sont numérisées,
- et de fichiers vidéo numérisés.

L'ensemble représente environ 5000 éléments. Après visualisation de quelques films/vidéos numérisées, la conclusion est qu'une évaluation et valorisation unitaire de chaque élément n'est pas envisageable (trop lourde en terme de temps et d'énergie et grande diversité en terme de contenu et d'intérêt).

Une valorisation globale du fonds films/vidéos sera proposée.

La mise à jour de l'outil médiathèque a également été réalisée avec la création d'un champ spécifique FDD qui permettra d'identifier les éléments d'archives lorsqu'ils seront transférés au FDD.

En conclusion, le projet FDD est en bonne voie et permettra en cas de défaillance de l'association, situation que bien évidemment personne ne souhaite, de préserver le fonds patrimonial constitué depuis 25 ans par nos bénévoles.

*Claude Cotillard
Secrétaire-adjoint d'AIRitage
Membre du conseil d'administration du FDD
Animateur du groupe d'indexation*

Vie d'AIRitage L'Histoire du Site AIRitage.

La fusion **aérospatiale** et **Matra** venait à peine de terminer, les associations Patrimoniales se sentaient orphelines, le nom **aérospatiale** était du domaine de l'histoire, le lien entre elles avaient disparu.

Un besoin de communication et de mise en commun ce faisaient ressentir.

L'idée du site a vu le jour en **2002** à l'initiative de Jean Cosme RIVIERE, alors responsable de la fonction « Héritage » au sein du groupe EADS et vice-président de notre Association.

A l'origine, l'application devait être un volet du site www.eads.net et répondre aux exigences définies par notre Président Christian TANON.

« Le principe de fonctionnement reposera sur le réseau humain, selon les principes de réciprocité et convivialité des échanges ».

Le besoin : Valoriser les 2000 photos qui avaient été chargée et indexées pour illustrer le livre « AEROSPATIALE, La Passion de La Conquête » afin de les partager et aussi promouvoir les associations membres.

Premières difficultés pour certains de comprendre le principe du réseau, la peur de se voir pirater leurs archives, ensuite concevoir un cahier des charges et lancer un appel d'offre et enfin le choix d'un partenaire qui accepte de faire un site avec deux niveaux de validation.

En 2004, une première version d'AIRitage a été mise en œuvre par la société GESCOMEDIA, répondant aux besoins de partage entre associations et de bibliothèques de photos (photothèque).

Un petit mot sur cette société qu'utilisait Ph. Van Lierde (alors responsable Com' et Management à Châtillon) pour numériser les plaques de verre du service photo, cette société a accompagné le développement de notre « site » jusqu' à son rachat en 2014.

Sa clientèle était principalement des associations, ce qui pour nous était le profil idéal.

L'Histoire du Site AIRitage.

L'équipe dédiée était très dynamique avec son commercial Pascal Venet, son ingénieur système Ithier de Lestrangé et le chef de projet Pascal Gouty sans oublier le patron de l'entreprise toujours bienveillant, Mr Alain Négrier.

Ils nous ont aidé à définir et structurer notre besoin et ont développé l'appliquatif.

L'équipe GESCOMEDIA avait conçu et développé dans l'application le concept de thesaurus, fonction que nous n'avons pas malheureusement reprise (finance) dans l'appliquatif actuel.

Concernant la Gestion des Droits (une usine à gaz) :

- Administrateur central qui gère les entités et les administrateurs d'entité,
- Administrateur d'entité qui accrédite es membres d'AMPE accrédités sur le plan local.
- Certaines personnes hors associations peuvent être accréditées par l'administrateur central :

En terme de responsabilités, chaque administrateur est responsable des accréditations qu'il donne et qu'il peut retirer à tout moment.

GESCOMEDIA nous a aussi aidé dans la numérisation des photos nécessaire à la mise à jour du site.

2005 et 2006, Concernant le site une réflexion est engagée et deux décisions importantes sont prises avec la création du groupe de travail « Inventaire des Archives Patrimoniales (IAP), Groupe de travail ayant pour objectifs de :

- Effectuer un inventaire des archives patrimoniales de l'AMPE et de ces membres,
- Rendre ces informations attractives et facilement accessibles à tous les adhérents et enfin
- pérenniser l'exploitation de cet inventaire.
- Répartir les coûts entre les associations membres, l'AMPE et EADS.

Association loi 1901


**Association
AEROSPATIALE MATRA**

Patrimoine d'EADS

Principe de facturation pour l'utilisation d'AIRITAGE

Demandeur Source Du document	EADS	Membre direct AMPE	Membre indirect AMPE	Autre
AMPE	CB	CB	CB + X	Si accord bureau AMPE CB + 2X
Asso. locale membre	CB + X	CB	CB + X/2	Si accord Asso. locale + bureau CB + 2X
EADS	CB	CB + X/2	CB + X	Si accord EADS + bureau CB + 2X

CB = Coût de base pour prix du support + Frais
X = prix du contenu à fixer par le bureau et la source

Siege social
31, Boulevard de l'Industrie
93116 Paris, France
N° SIRET : 439 534 620 0010

Adresse postale
BP 53
92242 Colombes Cedex, France
N° APE : 8130

Son plan de travail est :

- Identifier les inventaires d'archives des Établissements et Associations à transférer sur le site AIRitage,
- Contacter ceux dont les fichiers sont incomplets ou en cours d'élaboration,
- Procéder à la validation des fichiers déjà implantés dans AIRitage avec les dépositaires,
- Planifier les réunions de travail et de reporting (les orientations et actions proposées devant être validées par le Bureau).
- Respecter le calendrier de mise en place de la BDAP (Base de Données des Archives Patrimoniales) et du module de transfert entre 09/2005 et 04/2006.

2007 C'est à cette époque que j'ai rejoint l'association ayant pris ma retraite en fin d'année.

L'équipe en place apprécia le fait que je sois **Architecte informatique** afin de favoriser la mise en place d'une stratégie de développement de notre site.

L'Histoire du Site AIRitage.

D'abord le contenu du site qui est une photothèque. Il prendra progressivement en compte les vidéos, les documents numériques et enfin les indexations des boîtes d'archives (articles) rangées dans notre sous-sol.

Chaque indexation de boîte étant associée à sa localisation sur les étagères du sous-sol (notion de cote d'archivage).

Association AEROSPATIALE MATRA
ASSOCIATION LOI 1901

Proposition d'une fiche Technique

Afin de faciliter l'indexation des notices des photos liées aux produits, le groupe d'indexation « AVION » a proposé la création d'une « fiche technique ».

Cette fiche présentant les caractéristiques du produit et serait donc commune à toutes les photos du produit.

L'indexation de la photo en serait facilitée, comportant uniquement que les informations liées à l'événement représenté par la photo.

De plus cette fiche évitera la duplication des informations source d'erreurs de saisie.

Son implémentation dans la base et son chiffrage restent à définir avec GESCO, qui a envisagé devant nous plusieurs solutions.

Siège social
87, Boulevard de Marmoncy
75116 Paris, France
N° SIRET : 438 534 620 00010

Adresse postale
BP 65
92322 Châtillon Cedex, France
N° APE : 913E

24

Un jeune documentaliste embauché en CDD, Benoit Athanasiadis, nous a aidé à établir une classification de rangement, la mise en œuvre d'une fiche technique et les procédures décrivant le fonctionnement de la Grande Archives au sous-sol.

2008 c'est l'année du lancement de la Refonte du site AIRitage, Gesco :

- Implémentera les 9 nouvelles rubriques issues du travail d'AIRitage (en complément de l'actuel périmètre AMPE) - AIRitage mettra à jour les fiches,
- Supprimera les rubriques caduques (Motorisation / Produit / Société-Constructeur / Personnalités / Site de Production / Mots-Clés / Maître d'œuvre / Type-Mission / Nombre construits / Premier vol / Evènements).

L'autre point important dans l'évolution du site, la confiance étant revenue entre les associations, nous sommes revenus aux standards de l'application afin de faire évoluer le site plus aisément.

A l'origine du site, la recherche des contenus s'effectuait à l'aide de mot clef, grâce à l'ingénieur système de GESCOMEDIA nous avons pu bénéficier d'une recherche « plein texte » qui a rendu la recherche plus aisée.

Afin d'améliorer encore les recherches, il nous restait à valoriser le thésaurus. Pour ce faire une commission a été montée sous la houlette de Claude Goumy notre président, avec la participation de membres experts dans les différents domaines (aéronautique, espace, missiles, etc.).

En 2010, c'est le déménagement vers La Boursidière au Plessis-Robinson !

La période 2011 à 2013 voit la mise en œuvre d'un serveur, afin de conserver les films et documents trop volumineux pour être stockés sur le site. Ce serveur supporte cinq ordinateurs et propose deux points de connexion pour portables. Il a pour nom « DISKSTATION » et est composé de deux sous dossiers :

- FILMS pour tous les fichiers ou documents concernant les films numérisés,
- AMPE pour tous les autres fichiers ou documents. Dans ce sous dossier un répertoire particulier dénommé « référentiel » a été créé pour contenir les fichiers ou documents structurants d'AMPE.

C'est pour moi aussi l'occasion de rappeler que pour éviter la perte de nos documents nous avons proposé quelques règles d'emploi simples :

- Éviter de stocker des fichiers sur les postes,
- Sauvegarder les fichiers sur le serveur dans un répertoire nominatif dans l'espace « AMPE » ou « FILMS » selon sa nature,
- Si ce document est un fichier structurant dans le répertoire « Référentiel »
- Et enfin éviter de dupliquer les fichiers.

En 2014, Alain Négrier, le patron de GESCOMEDIA a souhaité prendre sa retraite, il a vendu sa société, ce qui nous a amené à réfléchir à la suite de l'aventure : « Soit nous restions avec la nouvelle société, celle-ci ayant un profil de clientèle qui ne nous correspondait pas, soit nous recherchions un autre partenaire ! ».

C'est cette solution que nous avons choisie, mais ceci est une autre histoire.

La Suite dans le bulletin n° 64 ...

Marc Pelletier
Webmaster d'AIRitage

Vie d'Airitage

Meetings et Evenements publics

Ecrire l'histoire de nos participations à des évènements publics en quelques pages relève de la gageure.

En effet depuis 2005, cela fait 20 ans que nous sommes présents !

- Meeting de la Ferté Alais, Meeting de Melun Villaroche et maintenant Meaux-Esbly
- Carrefour de l'Air au M.A.E. (2012 à 2019)
- Mais aussi le meeting aérien des Mureaux (2015 à 2018)
- Enfin le Forum des Associations du Plessis-Robinson où se situe notre siège depuis 2012.



Meaux-Esbly @ S. Guigui



Meeting aérien des Mureaux (2015 à 2018) @ F. Jama

C'est avec l'aide de cet outil moderne qu'est le QR-code que je vais illustrer le premier point tant les souvenirs sont nombreux.



Meetings de la Ferté Alais



Meetings de Melun Villaroche

Cette évocation est tout d'abord l'occasion pour moi de saluer le formidable travail de nos bénévoles. Ce sera l'occasion de rendre hommage à tous nos chers disparus R.G Lacau, B. Dufour, J. Bouniol, Y. Leclerc, J. Amann P. Gachelin, Y. Leclerc et P. Godefroy.

Et remercier bien sincèrement E. Anuzet, F. Jama, S. Bogros, R. Guigui, F. Sarrazin, J. Lentignac, G. Bousquet, S. Guigui, V. Jama, H. Krienen, M. et J.P. Lelong et tout ceux que l'on oublie.

Sans qui l'organisation de notre présence sur le terrain serait impossible.

Je vous propose donc une balade dans le temps !



Carrefour de l'Air 2015 @ Airitage

- Au Carrefour de l'Air – Le Bourget – musée de l'Air d'avril 2012 à septembre 2019 avec le simulateur DécouV'AIRte sur notre stand.

C'était aussi les 120 ans de l'Aéroclub de France qui organisait un « flying display » assez exceptionnel.

Meetings et Evenements publics



Forum des associations du plessis @ Airitage

- Forum des Associations du Plessis Robinson à compter de septembre 2016, année de notre arrivé au Plessis Robinson qui a coïncidé avec la décision de domicilier AIRitage.

C'est un moment important qui permet d'établir une bonne relation avec les élus locaux, l'aéronautique, la défense et la fil  re jeunes.

A cela on peut ajouter quelques sorties :



Visite au MAE @ collection Airitage

- Le 8 décembre 2022 – Visite du MAE – Le Bourget à l'occasion de la signature de la convention de mécénat signée au profit des Ailes Anciennes de Dugny avec le musée de l'Air et de l'Espace    Paris Le Bourget, AIRitage a offert l'opportunité d'une visite guidée en 2 groupes du MAE, suivie d'un déjeuner au restaurant l'Hélice avec transport Aller/Retour La Boursidière par autocar.



Visite du Musée de Claude Foucher @ PVL

- Le 31 mai 2018 - Visite AIRitage du musée de Melun-Villaroche – Accueillis par Monsieur Claude Fouché pour la visite du Musée suivi d'un déjeuner au restaurant d'entreprise.



Merci Clhristian Amara @ PVL

- Ce même jour, l'après-midi, visite du « France's Flying Warbirds » cher à notre ami Christian Amara a qui nous rendons un vibrant hommage.

Philippe Van Lierde avec l'aide d'Evelyne Anuzet et Florence Jama

Vie d'AIRitage

Retour des Lecteurs du bulletin N   62.

Quand nos anciens nous écrivent ... :

Bonjour Philippe,

Lecture passionnante pour ce bulletin, mais aussi, émouvante, apprenant la disparition de Nadine, j'ai beaucoup de mal à y croire, et pourtant, quelques anecdotes me reviennent de mes rencontres avec Nadine, notamment sur ses lunettes aux montures originales, elle en changeait chaque jour, et ma curiosité m'a poussée à lui demander si elles provenaient de Morez, fief des lunetiers du Jura, je n'ai plus les détails en tête mais elle m'avait confié qu'au fil du temps elle apportait ses conseils pour les créations de nouveaux modèles (lunettes pour Elton John, et d'autres...) c'était passionnant. Nadine avait de nombreuses cordes à son arc, elle était unique.

A bientôt pour la suite, bises

Retour des Lecteurs du bulletin N° 62 (suite).

Mais aussi :

Un grand merci pour l'envoi de ce bulletin particulièrement riche de son contenu, je suis navrée pour Philippe-Eric qui traverse des moments difficiles, il aura fait son maximum.

Je suis fière d'avoir appartenu à cette famille AIRitage, je garde de temps en temps le lien avec Florence.

Merci encore Philippe, je te souhaite un bel été

Bises

Evelyne

Bonjour Philippe,

Un petit mot pour vous remercier de m'avoir envoyé un exemplaire du N°62 d'AIRitage. Je suis très touchée que vous ayez pensé à nous et je partagerai ce journal avec ma famille.

Je vais essayer de revoir Mr Marchand (...), le revoir permettra d'évoquer des souvenirs de Jean-Claude.

Je vous souhaite de passer un bel été.

Bien amicalement,

Peggy Renault

Quand nos amis de la presse se souviennent :

Bonjour à toute l'équipe et notamment à Philippe !

Je salue ce numéro. Je me suis notamment regalé de la genèse (assez rocambolesque) de la préservation du fonds fabuleux constitué autour d'AIRitage dont j'ai très concrètement pu bénéficier l'année dernière pour un reportage sur Concorde.

L'occasion de vous remercier de nouveau, très sincèrement, pour votre aide et... votre bonne humeur !

Bien à vous.

Olivier SANTICCHI – TF1

Il y a eu aussi ces retours de nos amis de la S.E.P.A.S. (Bernard Castille, J.M. Grojean, Ivan Hairon, Michel Lafrette, Rémy Longetti et Bertrand Lucereau) :

Bonjour Philippe, Merci pour ce beau travail - Amitiés

Merci Philippe

Bonjour Philippe, Comment vas-tu ? Un grand merci pour le dernier AIRitage ! - Amicalement

Merci pour cette revue plus que complète - Amicalement.

Merci également de ma part, plein de dossiers intéressants - Bonnes vacances maintenant.

Merci Philippe ! Bulletin très fourni et des rétrospectives passionnantes ! Bon été - Amitiés

Bonjour à tous, merci pour cette revue très fournie !

Et enfin ces retours de nos association-membres :

Merci à AIRitage pour cette belle illustration. Merci d'avoir retracé avec fidélité l'aventure de la création de la première aile composite de l'histoire de l'aéronautique réalisé par **aerospatiale** « aile droite » et par Dassault « aile gauche » entre 1976 et 1985.

Jacky Garreau - PNCA

Bravo et merci pour ce bulletin n° 62. C'est un des plus riches de la série et est d'une grande importance pour la connaissance de l'aéronautique française - Encore Merci et amitiés.

Christian Ravel - Musée Espace Air Passion

La rédaction

Carnet Gris

Lionel Knur



Lionel Knur @DR



Mise en oeuvre EXOCET ITBC à BREST en 1994 @ collection Serge Bogros

Nous voudrions saluer Lionel Knur, Patron des programmes EXOCET et sa formidable réussite technique et économique, dont nous venons d'apprendre* la disparition à l'âge de 85 ans..

Chapeau bas Monsieur Knur nous ne vous oublierons pas.

La rédaction

*Merci à Michel Lalanne

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 : Ph. Ricard , G.Sciacco, J. Rocca, C. Boileau, J. Rosse, C. Cotillard, Ph. Jung, Ph. Van Lierde, M. Pelletier et IPECA-MSAé

Impression : 72/78 (Vanves)

Crédits photos : Ph. Van Lierde, AIRitage, Airbus, B. Genin, R. Guigui, Collection S. Bogros, Collection J. Rocca, Aero-Club de France, Les Alouettes, Collection Ph. Jung, S. Guigui, C. Cotillard, F. Jama, IPECA-MSAé.

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