

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

Sommaire

1 - 4 Messages

- Philippe Camus
Premier Président d'EADS
- Antoine Bouvier
Ancien directeur de la stratégie d'Airbus , Ancien CEO de MBDA
- Editorial
- 5 - 24 Vie AIRitage**
 - Aéroscoopia vient de fêter ses 10ans par J. Rocca
 - Communiqué du Pr. A. de La Taille
 - Airitage A380 MSN4
 - Caravelle : naissance d'une Icône
 - Rencontre avec Mme Pichon-Meunier
 - Les jeunes à MY, merci à eux
 - ARABSAT l'historique 1^{ère} exportation d'un satellite non américain.
 - L'histoire du Site AIRitage.
 - L'histoire d'un rescrit fiscal réussi
 - Dons d'archives
 - Retour des lecteurs du Bulletin N° 63.
 - Dernière minutes!!!

Editorial

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage



© Airitage

C'est ainsi, 2025, l'année de notre jubilé, touche à sa fin. Même si, à l'heure où j'écris ces lignes, il reste encore deux mois à cette année avant qu'elle ne s'achève pleinement, tentons d'en dresser un rapide bilan, bien entendu non exhaustif.

Notre secrétaire nous a donné, lors du dernier Bureau qui s'est tenu mi-octobre, quelques chiffres que je vous partage.



N°64 - Décembre 2025

"La force de la tradition"

Message de Philippe Camus
Premier Président d'EADS



Philippe Camus @ collection Ph. Camus

JOYEUSES FÊTES !

Il y a vingt-cinq ans naissait EADS, devenue aujourd'hui Airbus, fruit du rapprochement d'Aerospatiale, Matra, Deutsche Aerospace et Casa, rejoints par les activités Airbus de British Aerospace.

Rien d'étonnant à ce que l'association AEROSPATIALE MATRA, notre Patrimoine (maintenant devenue AIRitage) ait vu le jour en même temps, portée par ceux qui voulaient préserver nos racines. Et l'enjeu dépasse largement la simple mémoire.

L'aéronautique, la défense et le spatial européens se distinguent par leur haut niveau technologique et leur soif d'innovation.

Cette énergie, ils la trouvent aussi dans la mise en valeur d'un héritage industriel et scientifique unique. Comme le disait Newton : « Si j'ai vu plus loin, c'est en montant sur les épaules de géants. » Une formule qui illustre parfaitement le rôle des pionniers dans nos avancées actuelles.

Loin d'être une contrainte, la tradition est une force. Elle incarne les valeurs qui définissent l'industrie européenne : rigueur, excellence, quête constante de qualité. Airbus, né de la coopération entre Sud-Aviation, MBB en Allemagne et British Aerospace, reste l'exemple vivant de cette tradition industrielle qui inspire confiance à travers le monde.

Ce savoir-faire s'est transmis de génération en génération grâce aux ingénieurs, techniciens et compagnons qui ont façonné l'histoire du secteur. Ariane Group en est l'héritier direct, avec une maîtrise exceptionnelle de la propulsion spatiale, du premier tir d'Ariane en 1979 jusqu'à Ariane 6.

Message de Philippe Camus

Editorial (Suite)

Notre effectif s'élève à 180 membres, soit trois de plus qu'à la fin de 2024. Pour ce qui est des associations, 33 ont renouvelé leurs adhésions. Voilà un score que je qualifierais de tout à fait honorable et je dirais même admirable à l'heure où il est difficile de recruter des bras pour accomplir nos travaux.

En parlant de bras, mais aussi de cerveau, il est grand temps de remercier Dominique Gardette, une nouvelle recrue venue de Bourges, qui a accepté de reprendre le poste de Trésorier et de gérer notre portefeuille. Il succède, mais est-il besoin de le rappeler, à Philippe-Eric de Montaigne, qui a pris sa "deuxième" retraite, après bien des années de bons et loyaux services. Toutes les formalités administratives et bancaires ont été réglées en juillet. Dominique, avec l'aide de Claude Boileau, a récupéré les archives financières et s'est derechef plongé dans les cartons pour comprendre notre fonctionnement. Un grand merci à lui pour son implication.

Du Trésorier, passons tout naturellement au Trésor. Celui-ci est encore positif. Il le sera un peu plus dès que les subventions MBDA et Airbus auront été réceptionnées. Cela ne saurait tarder. Les discussions, que je qualifierais d'animées, en interne et avec la grande maison toulousaine, ont permis d'aboutir à un compromis acceptable. Mais la baisse de notre dotation nous forcera à encore plus de vigilance sur nos finances en 2026.

Passons à des sujets plus enthousiasmants.

La célébration de nos 25 ans a atteint son apogée lors du salon du Bourget, durant lequel les conférences données par Patrick Mercillon et Jean Lentignac, merci à eux, ont remporté un vif succès.

Chaque succès, mais aussi chaque échec, a enrichi cette expérience. Le Concorde en est un symbole éclatant : au-delà de son prestige, il a permis des avancées majeures en aérodynamique, matériaux composites et intégration de systèmes.

Je me souviens de la mobilisation extraordinaire des ingénieurs et techniciens qui, après l'accident dramatique du 25 juillet 2000, sont revenus de leur retraite pour aider à remettre cet avion d'exception en vol, en toute sécurité.

Préserver ce patrimoine, c'est offrir aux nouvelles générations un réservoir d'idées et d'enseignements.

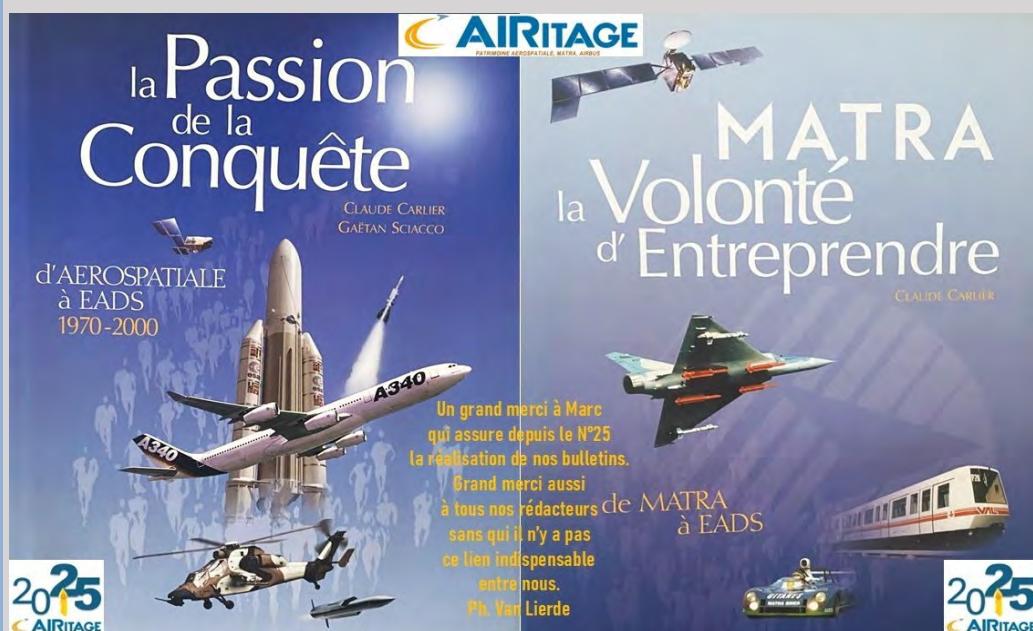
Des lieux comme Aéroscoop à Toulouse ou le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget font vivre cette mémoire technologique, indispensable aux ingénieurs et chercheurs de demain.

Même l'ESA s'appuie sur ses archives historiques pour préparer ses prochaines missions vers la Lune et Mars.

En somme, fidèle à l'esprit de Newton, c'est en s'appuyant sur son passé que l'Europe aéronautique et spatiale construit son avenir. Et AIRITAGE, par l'action et l'enthousiasme de ses membres bénévoles, contribue activement à cet édifice collectif."

Merci à Philippe Camus

Premier Président D'EADS



Message d'Antoine Bouvier

AIRitage : le volontariat au service de la mémoire et de l'esprit pionnier

Editorial (Suite)

Merci aussi à Airbus de nous avoir hébergé au sein de son prestigieux chalet.

Le même qualificatif s'applique à la mise en ligne de notre nouveau site Web.

Les statistiques de fréquentation que j'avais demandées à Marc montrent une augmentation notable des visites et des recherches dans notre fonds. Et quelle n'a pas été ma surprise de voir que si 60% des connexions émanait du territoire national, les 40% restant venaient de l'étranger, notamment des États-Unis et des Pays-Bas. Voilà vraiment un signe très encourageant qui démontre que la rénovation de notre interface digitale porte ses fruits. A suivre.

J'achève ce tour d'horizon en évoquant la signature imminente d'une convention de partenariat avec le musée Safran. Par cet accord, nos deux organisations s'accordent pour procéder à des échanges, des prêts, des rénovations de matériels ou des mises à disposition croisée de documentation. En unissant nos forces, nous serons plus efficaces et pertinents, plus ambitieux aussi.

Voilà pour ce rapide tableau de notre situation. Je ne manquerais pas d'achever ce petit laïus en souhaitant à tous de passer de paisibles fêtes de fin d'année.

Gaetan Sciacco
Président d'Airitage

Depuis sa création en 2000, l'association AIRitage s'est donné une mission essentielle : préserver, faire connaître et transmettre l'extraordinaire aventure humaine, technologique et industrielle qu'a représentée l'épopée d'AEROSPATIALE et de MATRA. Derrière les grandes innovations - de Concorde à Airbus, des missiles balistiques à Ariane, en passant par les satellites, les missiles ou les hélicoptères - des femmes et des hommes ont été animés par une même passion : celle de repousser les limites, d'inventer, de bâtir l'avenir.

Cet héritage n'est pas seulement industriel et technique : il est humain. Et c'est précisément là que le volontariat prend tout son sens. Car si AIRitage existe et continue de faire vivre cette mémoire, c'est avant tout grâce à l'engagement bénévole de ceux qui, anciens salariés ou simples passionnés, consacrent leur temps, leur énergie et leur savoir pour que cette histoire ne tombe pas dans l'oubli.

Ils sont aujourd'hui près de 200 adhérents cotisants, âgés de 20 ans à presque 90 ans. Pour beaucoup, AIRitage permet ainsi de maintenir le lien social et facilite le passage de la vie active aux nouvelles vies du retraité.



De G à D: C. Goumy, O. Martin et A.Bouvier @ PVL

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 volontariat au sein d'Airitage n'est pas une simple contribution associative. C'est un acte de fidélité à une aventure collective, une façon de rendre à la communauté ce qu'elle a apporté à chacun. Chaque bénévole, qu'il soit ingénieur, technicien, documentaliste ou communicant, apporte sa pierre à l'édifice : en restaurant un appareil, en classant des archives, en accueillant le public lors d'expositions, ou encore en témoignant auprès des jeunes générations.

Ce volontariat est une forme moderne de l'esprit pionnier : celui qui, hier, animait les ingénieurs d'aérospatiale et de Matra. C'est la même énergie, la même curiosité, la même conviction que la volonté et la passion doivent être partagées pour continuer à inspirer.

« AEROSPATIALE, La passion de la conquête », « MATRA, La volonté d'entreprendre », les titres de ces 2 fameux ouvrages résument parfaitement les différences de culture d'AEROSPATIALE et de MATRA. Mais « passion et volonté », « conquête et entreprise », au-delà de ces différences, ce sont ces complémentarités qui font aujourd'hui la force d'Airbus et de MBDA. L'association AIRitage nous rappelle que ce double héritage est au cœur de l'ADN d'Airbus et de MBDA.

Message d'Antoine Bouvier

Cet héritage est celui d'un esprit pionnier que seuls les plus anciens ont connu. Si l'ADN est toujours bien présent, l'histoire, tout autant que les circonstances actuelles, nous enseignent qu'il est bien difficile de rester pionnier en ayant gagné une position de leader.

Non pas que le leader ait la vie facile et ne doive se battre durement, mais le leader et le pionnier ont, par nature, des cultures et des modes de fonctionnement bien différents.

C'est un formidable défi, pour Airbus aujourd'hui, au sommet de son succès, de maintenir l'esprit pionnier des premières années d'AEROSPATIALE et de MATRA. Cet esprit pionnier a également animé nos partenaires allemands, britanniques, italiens et espagnols. C'est une formidable responsabilité pour AIRitage de contribuer à transmettre aux nouvelles générations le témoignage de cette époque.

Ce n'est pas de la nostalgie. Ce n'est pas seulement le bonheur bien légitime de se retrouver entre anciens collègues et esprits passionnés. Le « devoir de mémoire », thème souvent galvaudé, trouve tout son sens dans l'action d'Airitage.



De G à D: M. Pelletier, B. Fourcade, A. Bouvier , Ph. Van Lierde @ F. Jama

Faire mémoire, ce n'est pas juste commémorer. C'est comprendre et transmettre.

Le devoir de mémoire, au cœur de la mission d'Airitage, consiste à entretenir le fil qui relie le passé au présent, à rappeler que chaque succès d'aujourd'hui repose sur les audaces d'hier.

Rappeler aussi que le leader doit se battre comme un outsider et accepter que rien n'est jamais acquis.

La passion de la conquête et la volonté d'entreprendre animent toujours Airbus et MBDA.

L'esprit pionnier n'appartient pas seulement au passé. C'est une attitude, une manière de penser et de voir le monde.

Airitage s'attache à le maintenir vivant, à le transmettre comme une flamme. Cette responsabilité d'Airitage illustre parfaitement cette citation de Sherry Anderson : « Si le bénévolat n'est pas payé ce n'est pas parce qu'il ne vaut rien, mais parce qu'il n'a pas de prix ».

L'action d'Airitage rappelle que la mémoire n'est pas un regard tourné vers le passé, mais une nécessaire source d'inspiration pour l'avenir.

*Antoine Bouvier
 Ancien Directeur de la Stratégie d'Airbus
 Ancien CEO de MBDA*

Vie d'AIIRitage

Aéroscozia vient de fêter ses 10 ans mais l'aventure en a déjà près de 40

Le 15 janvier 2015 était inauguré à Toulouse le parc de découverte aéronautique plus connu sous le nom d'AEROSCOPIA, si c'était un heureux début pour mettre en valeur l'héritage aéronautique, ce n'était que l'aboutissement d'un long chemin dont la persévérance de quelques-uns fut le moteur pendant 20 ans ! Dès le milieu des années 80, ce sont quelques-uns des fondateurs de l'Académie de l'Air et de l'Espace, notamment André Turcat et Jean Pinet, soutenus par Claude Terrazzoni alors patron de la "branche avion" d'aerospatiale, qui émirent les premiers l'idée de créer à Toulouse un musée de l'aviation.

Mais s'il est facile d'avoir des idées, il n'est pas facile de trouver du pétrole et il fallait alors en estimer le besoin, la faisabilité, le financement et l'exploitation.

Ce projet trouva sa place au sein de l'association Terre d'Envol, créée pour le porter, en défendre la cause non seulement auprès des collectivités mais aussi auprès d'AIRBUS et d'AEROSPATIALE dont l'objectif était davantage de réussir à percer le marché aérien largement dominé par BOEING et MAC DONNELL DOUGLAS que de créer un musée de l'Aviation.

Dominique BAUDIS, Maire de Toulouse et Jean PIERSON, Gérant du GIE AIRBUS INDUSTRIE en admettaient la légitimité mais ne cassaient pas encore la tirelire.

C'est à partir du début des années 2000 que les planètes s'alignèrent.

Il fallait non seulement "faire de la place" sur le foncier de l'usine Clément Ader à Colomiers en déplaçant ce Concorde, cette Caravelle et ces "Ailes Anciennes" embarrassantes mais il y avait aussi une lecture plus compréhensive du projet compte tenu des succès du constructeur européen commençant à lui donner un peu plus de moyens pour ce genre de dépense non "stratégique".

Bien sûr, en 20 ans, le budget du projet avait été multiplié par trois et, chargé du dossier en tant que Directeur de la Communication d'Airbus France, il me revenait le soin de ... convaincre la Direction Générale d'Airbus de très sensiblement augmenter sa mise qu'elle avait 15 ans plus tôt estimée à 2 millions de Francs.

C'est presque sous sous, avec l'aide bienveillante de Jean-Claude Chauzonnet puis de Jean-Marc Thomas, en misant sur la réussite du projet que nous avons pu "épargner" auprès de deux associations proches, les reliquats budgétaires de nos fins d'exercices pour qu'ils soient à leurs tours remis au pot commun le moment venu d'engager les travaux.

Coté politique nous avions en la personne de Bernard Keller un allié de choix. Il avait su convaincre Douste, puis Moudenc et même Cohen pour qui l'aéronautique n'était pas le saint Graal.

Mais un musée aéronautique n'est pas un fourretout, il fallait donc aussi en définir les contours, le narratif mais aussi les conditions d'exploitation.

Nous voulions tous un opérateur privé car l'expérience montre curieusement que dans les gestions privées les déficits sont faibles, ce qui pour un musée est souvent exceptionnel.

Il fallait aussi asseoir tous les contributeurs à la même table, d'AIRBUS aux AILES ANCIENNES en comptant bien sûr l'AEROTHEQUE, très contributrice, CAP AVENIR CONCORDE, l'ACADEMIE DE L'AIR et de L'ESPACE, TERRE d'ENVOL et d'autres encore.



Concorde - Musée Aeroscopia @ Airbus

Les réunions furent souvent plus qu'animées, les décibels des engueulades plus élevées que le bruit de l'A400M qui faisait ses essais, mais la volonté d'y parvenir ensemble était la plus forte ; je pense ici à Jacques BERGER sans qui nous n'y serions peut-être pas parvenus. Réserves, restaurant, boutique, salles de réunions, interface avec les visites des sites d'AIRBUS, tout y fut largement débattu, étudié, chiffré, décortiqué.

En 2004 le dernier Concorde (msn9) vint se poser à Toulouse dans l'espoir d'y rejoindre son futur musée.

En 2005, Airbus fit l'acquisition de l'A300 MSN 238, qui croupissait derrière un hangar en attendant d'être démantelé.

Aéroscozia vient de fêter ses 10 ans mais l'aventure en a déjà près de 40 .

Cet appareil fut d'ailleurs très utile au bureau d'Etudes pour valider "IN SITU" plusieurs nouveaux équipements destinés aux flottes d'A300 en service puisque ce n'est qu'en 2007 que le dernier fut livré à FEDEX.

En septembre 2007 j'organisais avec l'Aérothèque et mon équipe de Com la vente aux enchères des dernières pièces de Concorde réunissant ainsi une somme de plus de 850 K€ pour financer la scénographie.

En janvier 2009 nous lancions la pétition "carte postale Concorde" pour exiger de Toulouse Métropole un feu vert au projet final et l'anniversaire du vol de Concorde, le 2 mars, fut l'occasion de déposer en mairie plus de 8000 cartes signées des personnels d'AIRBUS.

En mai 2009 je créais le département AIRBUS HERITAGE pour officialiser la protection du patrimoine.



C.A. Airitage - inauguration Aeroscopia @ Airbus

*Jacques Rocca
Ancien Président d'Airitage
Membre du conseil d'administration d'Airitage*

Vie d'Airitage

Communiqué du Professeur Alexandre de La Taille.

Faites du sport et/ou ayez une activité physique adaptée !

L'activité physique, sous toutes ses formes, est reconnue comme un pilier essentiel d'une bonne santé, avec des avantages allant de la prévention des maladies chroniques à l'amélioration du bien-être mental et même à ralentir l'évolution d'un cancer.

Tout le monde ne pouvant faire un marathon, le concept d'Activité Physique Adaptée (APA) s'est développé avec cette approche spécifique qui vise à adapter l'exercice aux besoins des personnes. Cet article explorera le concept de l'APA, ses avantages dans le contexte du cancer de la prostate, ses liens avec les bienfaits généraux du sport pour la santé, et comment elle diffère de l'exercice général.

Bienfaits Généraux du Sport pour la Santé : Un Aperçu

Le sport et l'exercice contribuent à :

- **Prévention des Maladies Chroniques** : Réduction du risque de maladies cardiovasculaires, de diabète de type 2, de certains cancers (notamment le côlon et le sein), et d'ostéoporose.
- **Amélioration de la Santé Mentale** : Diminution du stress, de l'anxiété et des symptômes de dépression.
- **Maintien du Poids Santé** : Aide à contrôler le poids et à prévenir l'obésité.
- **Renforcement Musculaire et Osseux** : Amélioration de la force, de l'équilibre et de la densité osseuse, réduisant le risque de chutes et de fractures.

Qu'est-ce que l'Activité Physique Adaptée (APA) ?

L'APA est plus que de l'exercice : c'est un programme personnalisé qui prend en compte les capacités physiques d'un individu, son état médical et les effets secondaires du traitement.

Il est essentiel de distinguer l'APA des sports conventionnels ou des programmes d'exercice génériques. L'APA est soigneusement conçue pour répondre à des besoins et des limitations spécifiques, tout en intégrant les principes généraux des bienfaits de l'activité physique. Ses principaux objectifs sont :

- Améliorer la performance physique et les capacités fonctionnelles
- Améliorer la composition corporelle (augmenter la masse maigre, diminuer le tour de taille et le poids)
- Soutenir les fonctions sexuelles et cognitives.

Vie d'AI Ritage

Communiqué du Professeur Alexandre de La Taille.



L'activité physique et le sport peuvent réduire l'inflammation, améliorer la sensibilité à l'insuline et stimuler nos défenses immunitaires.

L'APA, en s'inspirant des principes généraux de l'activité physique pour la santé, est également alignée sur les initiatives nationales et internationales en matière de santé, notamment le Programme National Nutrition Santé, le Plan Cancer et le plan d'action mondial de l'OMS sur l'activité physique.

Ces initiatives reconnaissent l'importance de l'activité physique dans la promotion de la santé et du bien-être général, et l'APA offre une voie spécifique pour rendre ces bienfaits accessibles aux personnes touchées par le cancer.

L'APA dans le cancer de la prostate ?

Dans le cancer de la prostate, des études indiquent que l'APA peut jouer un rôle important à différents stades de la maladie :

- **Cancer de la Prostate Métastatique** : L'APA peut aider à atténuer les effets secondaires du syndrome de castration lié aux traitements hormonaux, tels que la fatigue, l'instabilité émotionnelle, la perte de libido et la faiblesse musculaire.
Elle peut également réduire le risque de fractures associées à l'hormonothérapie.
De plus, en intégrant des exercices de renforcement musculaire et d'endurance, l'APA peut aider à maintenir une bonne condition physique générale, un aspect crucial pour les patients sous traitement à long terme.
- **Cancer de la Prostate Localisé** : La recherche suggère que l'exercice peut ralentir la progression de la maladie.
- **Cancer de la Prostate à Faible Risque** : Pour les hommes sous surveillance active d'un cancer, il a été démontré des effets positifs sur l'anxiété, la peur de la progression de la maladie, les symptômes hormonaux, le stress, la fatigue et l'estime de soi.
- **Prévention** : des études ont montré que l'activité sportive limite l'apparition d'un cancer dont celui de la prostate.

L'AFU (Association Française d'Urologie) promeut l'APA comme partie intégrante d'une approche holistique de la santé des hommes, reconnaissant l'importance de l'activité physique dans toutes ses dimensions.

Chaque année depuis 4 ans, l'AFU avec Bernard Hinault grimpe le mont Ventoux pour promouvoir le sport dans la santé de l'homme. Que vous soyez sportif ou cycliste performant ou non, vous pourrez vous joindre à nous pour cet évènement en septembre 2026, à prévoir dans vos agendas !

Assistance Publique des Hôpitaux de Pr. Alexandre de la Taille Paris

CHU Mondor – Faculté de Médecine
54 av du Mal de Lattre de Tassigny
94000 Créteil – France
Tel : +33149812554 - Cell phone :
+33663041755

Chair, Department of Urology - Robotic and Miniinvasive Surgery
Président de l'Association Française d'Urologie (AFU)
Vice-Président du Conseil de l'Ordre des Médecins du Val de Marne
CoEditor in Chief World Journal of Urology

Ces années là...

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage

1945... il y a 80 ans

- 4 octobre: premier vol de l'avion de tourisme expérimental SE 2100 (type aile volante), biplace côte à côte dessiné par Pierre Satre

- 15 décembre: 1er vol du SNCAN Nord 1200 Norécrin, avion de tourisme et d'affaires (378 exemplaires produits).

1955... il y a 70 ans

- 27 octobre: les sociétés Fouga et Messerschmitt signent un contrat préliminaire en vue de la production sous licence du Fouga Magister par l'industriel ouest-allemand.

- 28 Octobre: un accord similaire est passé entre la SNCAN et Siebel, cette fois pour l'avion de transport militaire Noratlas

1965... il y a 60 ans

- 26 novembre: premier tir de la fusée Diamant-A, depuis Hammaguir (Algérie). Le lanceur place sur orbite le satellite A-1

Astérix, conçu par la société Matra pour le compte de la SEREB. La France devient la troisième puissance spatiale mondiale.

1975... il y a 50 ans .

- 9 octobre: le premier Concorde de série reçoit son certificat de navigabilité, délivré par le Secrétariat général de l'aviation civile.

- 4 décembre: Le général Jacques Mitterrand est nommé président-directeur général de la SNIAS

1985... il y a 40 ans

- 18 octobre: le CNES annonce la sélection de l'Aerospatiale, pour la construction de la navette Hermes. L'avion spatial est doté d'une aile en double delta et d'un empennage vertical. Ce projet est présenté aux délégations et industries européennes le 25 octobre 1985

1995.. il y a 30 ans

- 18 décembre: 1er vol, à Marignane, de l'hélicoptère de transport militaire NH-90 produit par le consortium NHIndustries réunissant les constructeurs Eurocopter, Agusta et Fokker

2005... il y a 20 ans

- 18 novembre: premier vol de l'Airbus A340-600 HGW (High Gross Weight). Cette version du long-range affiche une MTOW (Maximum Take-Off Weight) de 380 tonnes et un rayon d'action porté à 14.600 km.

2015... il y a 10 ans

- 24 novembre: l'Airbus A320NEO équipé de moteurs Pratt & Whitney (PW1000G) obtient sa certification de type conjointement par l'EASA et la FAA .

Vie d'AIRitage

AIRitage A380 MSN4

C'est le 14 février 2017 que l'appareil d'essais A380-MSN4 (c'est à dire le 4e exemplaire dans son rang de production) effectue son dernier vol. Au décollage de Toulouse, embarquant à son bord une vingtaine de passagers dont Catherine Maounoury, Directrice du MAE - Musée de l'Air et de l'Espace et Pierre Bayle, ancien Directeur de la Communication d'EADS, l'appareil d'essais vole vers Paris Le Bourget, ultime destination de cet appareil dont le programme, lancé 17 ans plus tôt voulait répondre aux besoins du transport aérien de masse.



A380 MSN4 - l'arrivée au Bourget @ Airbus

Airbus s'était fait "forcer la main" pour ne pas le démanteler jugeant qu'il ne lui serait plus utile mais l'exposer dans l'un des plus grands musées du Monde avait quand même du sens, encore fallait-il en faire autre chose qu'un "pot de fleur" c'est à dire le mettre en valeur, le rendre accessible et ne pas en dénaturer ce qui fut son usage d'appareil d'essais.

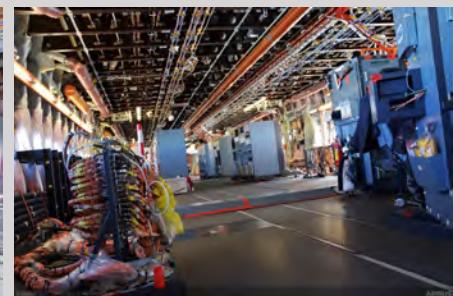
Ce fut donc le travail entrepris sous l'égide d'AIRitage qui reçut une subvention spéciale de 30.000 € pour remplir cette mission.

La crise du COVID nous contraint à une parenthèse forcée de trois longues années mais dès 2021 et 2022, le pont principal, regroupant les installations d'essais de cette machine hors normes, fut dégagé des contraintes de circulation permettant de constituer un "circuit de visite" accessible au public, ainsi, les harnais de câbles électriques furent déplacés pour ne pas entraver le passage. Certaines baies électriques furent elles aussi légèrement déplacées pour élargir l'allée de visite sans dénaturer les installations dans leur ensemble de sorte que le visiteur se sente toujours en totale immersion dans ce qui fut le plus gros avion d'essais au Monde. En 2023 et 2024 les aménagements spécifiques à cette circulation de visiteurs, tels que la "sanctuarisation" du cockpit et les plexis de protection des équipements de la station ingénieur-navigant furent achevés.

C'est désormais au pont supérieur que doit se dérouler la poursuite du chantier pour que le public puisse se projeter dans le confort du voyage aérien du "paquebot des airs" en y découvrant les différentes configurations de sièges, suites ou minibar qui apportent tout le confort d'un vol long-courrier.



Aibus 380 MSN4 - aménagement intérieur @ Airbus



Aibus 380 MSN4 - aménagement intérieur @ Airbus

Cet appareil sera ainsi directement raccordé au nouveau hall d'exposition du MAE consacré à l'aviation civile qui devrait ouvrir au public en 2027. Il n'est pas prétentieux de dire qu'il en sera le "vaisseau amiral" et AIRitage peut largement se féliciter d'en avoir été l'une des chevilles ouvrières.

*Jacques Rocca
Ancien Président d'AIRitage
Membre du conseil d'administration d'AIRitage*

Vie d'AIRitage

Caravelle: naissance d'une icône

Le 27 mai 1955, il y a 70 ans cette année, un avion aux lignes peu conventionnelles stationne devant le hangar M62 (M pour Saint-Martin-du-Touch) de la SNCASE à Toulouse. Cette machine, c'est le SE210 Caravelle, le dernier né de la société nationale, qui doit prendre son envol dans la journée. C'est la première machine au monde à être équipée de réacteurs implantés à l'arrière du fuselage.

Tous les employés sont fébriles et impatients. Mais, le temps est ce jour-là nuageux au-dessus de la Ville Rose. Au grand soulagement de tous, le plafond finit par se lever vers 18h30 et le feu vert au départ est donné. L'équipage, composé de Pierre Nadot (pilote), André Moynet (copilote), Roger Béteille (ingénieur d'essais) et Jean Avril (mécanicien navigant) embarque. Les réacteurs Rolls-Royce Avon sont allumés, la machine roule jusqu'au seuil de piste et décolle. Cette première se déroule à peu près bien. A peu près disais-je car les volets refusent de rentrer. Cette anicroche constraint Pierre Nadot à demeurer en configuration décollage, train sortie, ce qui limite le vol à 41 minutes (Ce problème sera vite réglé, en cause, le test des gouvernes fait au sol sans tenir compte des effets de la portance qui modifie la géométrie de la voilure une fois l'avion en vol). Enfin, la Caravelle rejoint sa base et se pose en douceur, freinée par son parachute de queue (les réacteurs Avon ne sont pas encore équipés d'inverseurs de poussée).



Premier vol de caravelle le 27 mai 1955 @ Airbus

C'est le début de l'aventure Caravelle symbole des 30 glorieuses au même titre que le paquebot France, la Citroën DS ou Brigitte Bardot (laissons libre le lecteur d'exprimer où va sa préférence !) Penchons-nous sur la genèse de cette icône.

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie aéronautique française est en ruine. Elle a perdu une grande partie de ses capacités de production: 60% des installations industrielles ont été détruites par les bombardements, 6.000 machines-outils ont été déménagées outre-Rhin et les effectifs ont été réduits de 80% entre 1940 et 1944. Plus grave encore, pendant que les pays belligérants, à commencer par les anglo-saxons, accomplissaient des bonds technologiques, la France en est restée "au temps des hélices". En témoignent les machines produites à la Libération: le SE 161 Languedoc (ex Bloch 161) et le SE 2010 Armagnac. Le premier, produit à cent exemplaires, connaît une courte carrière civile et militaire. Quant au second, dont neuf machines sont assemblés, même Air France, compagnie nationale, le refuse au profit d'une machine plus performante d'origine étrangère: le Lockheed Constellation.

La France va-t-elle renoncer à une industrie aéronautique, alors qu'elle en a été à l'origine? Que nenni. Dès la Libération, le Ministère de l'Air s'emploie à relancer le secteur, à partir notamment de travaux menées dans la clandestinité par une poignée d'irréductibles gaulois. Ces efforts se concrétisent dès le 11 novembre 1946, avec le vol du premier avion français à réaction, le SO 6000 Triton (issu des travaux du bureau d'études de la SNCASO sous la houlette de Lucien Servanty), certes propulsé par des réacteurs allemands Junkers Jumo 004B (les mêmes que le M262 ou l'Arado 234).

Et les avionneurs nationaux ne manquent pas d'ambitions. Citons entre autres le Breguet 972 (1946), une variation du Breguet Deux-Ponts doté de quatre réacteurs installés dans l'épaisseur de l'aile comme c'était l'habitude à l'époque ou le SNCASO SO-5100 Champagne (1948), un avion long-courrier transportant une centaine de passagers. Sans compter les nombreuses ébauches de bi, tri ou quadrireacteur dessinées par le bureau d'études de la SNCASE, sous la direction de Paul Vautier puis de Pierre Satre. Mais aucune de ces études ne dépasse le stade de la planche à dessin.

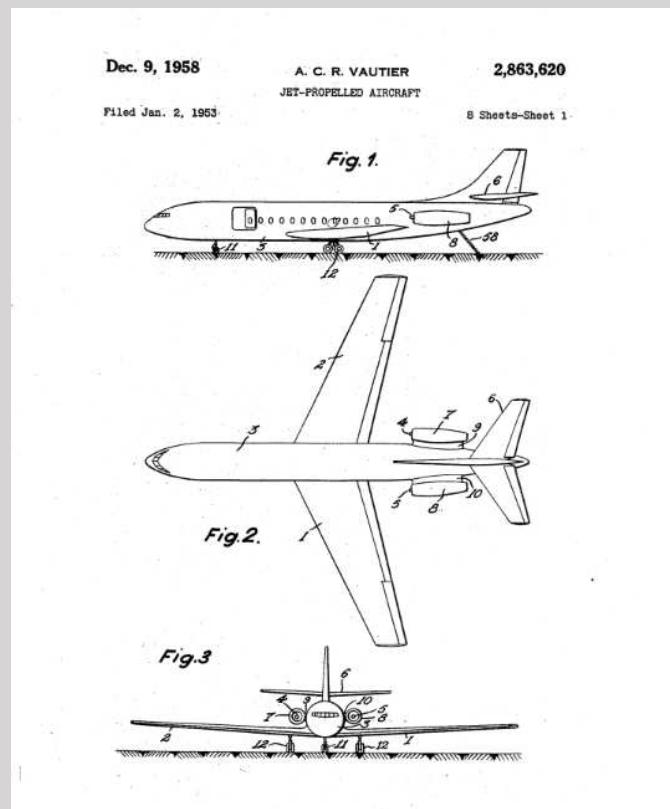
Caravelle: naissance d'une icône

C'est le privilège de l'historien que de faire ressurgir des profondeurs de l'Histoire des noms oubliés à qui nous sommes redevables. Ne nous privons pas de cette faculté en évoquant le nom de René Lemaire. Nommé directeur du SGACC (Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale) en février 1951, cet ancien Inspecteur Général du Génie de l'Air et administrateur d'Air France est un homme pragmatique. Constatant l'impasse dans laquelle sont les industriels, il décide de constituer dès mars 1951 un comité chargé de rédiger la fiche-programme d'un nouvel avion commercial. Cette organisation réunit un certain nombre de personnalités de l'aéronautique nationale : Henri Ziegler, directeur d'Air France, Louis Vidal et Jean Lignel respectivement patrons de l'Union Aéromaritime des Transports (UAT) et d'Air Algérie, ainsi que des hauts fonctionnaires, Jean Roos, ingénieur de l'Air ou Paul Mazer, directeur technique de l'Aéronautique. Mais aucun constructeur n'est convié aux débats.

Petite parenthèse, mais est-ce bien nécessaire au vu de notre lectorat, rappelons qu'à cette époque, c'est l'État français qui décide et finance des productions aéronautiques civiles et militaires au travers de marchés passés aux sociétés (nationalisées ou privées) et de plans quinquennaux. C'est ce que l'on a dénommé la logique d'Arsenal.

Le 12 octobre 1951, la Commission rend ses conclusions et se positionne pour l'étude d'un avion moyen-courrier capable de transporter une soixantaine de passagers et une tonne de fret, pour un rayon d'action de 1.880 kilomètres, soit à peu près la distance Paris-Casablanca, et à une vitesse de croisière d'environ 800 km/h.

Le 6 novembre, l'État lance un concours auquel répondent sept entreprises (Breguet, Latécoère, Dassault, Hurel Dubois, SNCASE, SNCASO, SNCAN) qui présentent 25 projets. Après étude des offres, le couperet tombe le 28 mars 1952. Les trois machines retenues sont : le quadriréacteur SO60 de Sud-Ouest, équipé de deux réacteurs Rolls-Royce Avon et de deux Turboméca Marboré d'appoint, le biréacteur HD45 d'Hurel Dubois (deux Avon) et le triréacteur X210.02.10 de la SNCASE. Ce dernier se démarque de la concurrence par l'implantation de ses propulseurs à l'arrière du fuselage ce qui présente moult avantages, en matière d'aérodynamique, de sécurité et de réduction de bruit en cabine. Cette innovation fait l'objet d'un brevet daté d'octobre 1952 déposé au nom de Paul Vautier.



Page du brevet Caravelle @ Airbus

Sans attendre cette échéance, Georges Héreil lance la production du prototype à Toulouse en février 1953. Le calendrier affiché annonce une certification de l'appareil pour fin 1956. Côté Hurel-Dubois les choses avancent beaucoup moins vite, si bien que, fin 1953, le HD45 est abandonné laissant le champ libre à l'Annapurna !

J'ai bien écrit triréacteur et ce n'est pas une erreur. En effet, le X210 doit recevoir les moteurs ATAR 101 de la SNECMA, dont la "modeste" puissance (2,7 tonnes de poussée) rend nécessaire l'utilisation de trois exemplaires. C'est là un des points faibles du projet.

Et Georges Héreil, le PDG de la SNCASE, en a bien conscience. C'est pour y remédier qu'il conclut, en juillet 1952, un accord avec Rolls Royce afin de disposer du réacteur Avon RA26 (4,5 tonnes de poussée), suffisamment puissant pour transformer l'appareil en biréacteur.

Notons au passage que ce n'est pas le seul emprunt à l'industrie britannique, puisque le cockpit des premières versions du SE210 reprend celui du Comet.

Les événements s'enchaînent rapidement. Le 15 octobre 1952, le ministre des Finances, également Président du Conseil, Antoine Pinay, donne son accord pour lancer le développement des projets SNCASE et Hurel Dubois, sur une enveloppe budgétaire couvrant les travaux jusqu'au 1er janvier 1954.

Caravelle: naissance d'une icône

Annapurna? Et oui, la France est à cette époque en pleine "Himalaya mania", après le succès de l'expédition de Maurice Herzog qui a conquis ce sommet (8.091 m) le 3 juin 1950. Si bien que le nom de la montagne a été envisagé pour nommer le SE210. Au final, c'est bien celui de Caravelle, évoquant les navires de Christophe Colomb parti vers les Indes et se heurtant au continent américain, qui l'emportera. Après la phase de développement, de production et de tests, la carrière commerciale de Caravelle débute le 6 mai 1959 sous la bannière d'Air France. 282 machines sont produites, dont 278 commercialisées, jusqu'en mars 1973, date de la dernière livraison. Outre son architecture pionnière, l'avion a porté d'autres innovations telles les premières certifications de servo-commandes hydrauliques irréversibles et l'atterrissement tous temps Catégorie IIIA (minimum de 15 m de plafond et de 200 m de visibilité horizontale).



Hall de montage Caravelle à Toulouse @ Airbus



Les versions du SE210 @ Airbus

Mais à côté de ces succès, le concept de la Caravelle a rapidement atteint ses limites. Les dix versions de la machine n'ont pas amené d'amélioration significative de ses performances. Surtout, le choix initial de la section de fuselage (déterminé comme déjà mentionné par la reprise du poste de pilotage du Comet) n'a pas permis d'accroître la capacité en soute, au moment où le fret aérien prenait son essor.

L'aventure américaine consécutive à la signature d'un accord de commercialisation et de développement entre Sud Aviation et Douglas en février 1960 a fait long feu. Quelques mots sur cet épisode pour éteindre toutes polémiques. Comme l'a bien analysé Roger Béteille quelques années plus tard, les torts du divorce sont partagés. L'avionneur français n'a pas pu donner suite aux propositions de l'américain pour adapter la Caravelle au marché US, ses ressources étant en grande partie absorbées par le projet Concorde naissant. De son côté Douglas, persuadé que la machine ne pouvait se vendre en l'état, n'a pas poussé la Caravelle. Le constructeur de Long Beach prit finalement son indépendance pour lancer son DC9, dont il vendra près de 1000 exemplaires !

La dernière Caravelle, une version III (n°116) en service au CEV, a été retirée du registre français le 13 février 1998. Dans les années 2000, le nom de Caravelle apparaît en Amérique du Sud, dans des affaires rocambolesques liées au narcotrafic, et en Afrique. L'histoire se clôture définitivement en avril 2005 lorsque la compagnie de fret Waltair se voit signifier le non renouvellement du certificat de navigabilité de sa dernière machine (version 10B3, n°169) par le gouvernement de la République démocratique du Congo. "La rapide, la sûre, la douce Caravelle" s'offre désormais aux regards admiratifs du public au sein des musées.

Que l'on voit Caravelle comme un demi-succès ou un demi-échec, le programme a sans aucun doute beaucoup apporté à l'industrie française, affirmant Sud Aviation comme un acteur crédible et innovant du secteur sur la scène mondiale. Il a permis de constituer un noyau d'ingénieurs et de techniciens comprenant la culture du transport aérien international. Sur le plan technique, il a été porteur du développement de moyens d'essais spécifiques (essais statiques et de fatigue avec cabine pressurisée, tests en piscine, canon à poulets...). Enfin, et sans être exhaustif, son exportation vers tous les continents a été un facteur d'organisation et de rationalisation des services commerciaux et d'après-vente. Pour tout cela, Caravelle peut être légitimement considéré comme un des ferment de l'aventure Airbus.

Article tiré d'une conférence donnée par Sébastien Faurès (Airbus Heritage) et Gaëtan Sciacco à Airbus pour célébrer le 70e anniversaire du premier vol de Caravelle

Gaëtan Sciacco
Président de l'Association AIRITAGE

Vie d'AIRitage

Rencontre avec Mme Gaëlle Pichon-Meunier (04 Septembre 2025)

Le 4 septembre de cette année, Madame Gaëlle Pichon-Meunier, Conservateur du patrimoine - Adjointe à la cheffe du bureau de la conservation des monuments historiques mobiliers, est venue nous rendre visite dans nos locaux. L'objet de la réunion était de présenter l'association, nos archives documentaires et aussi évoquer le rattachement ou le référencement de notre site sur un site des monuments historiques.



Mme Pichon-Meunier et C.Salaun - Présentation des plaques de verre @
PVL



Mme Pichon-Meunier et M.Pelletier - Présentation de la Médiathèque @ PVL

Mme Pichon Meunier est plus particulièrement axée sur le patrimoine mobilier (rural, religieux...) et le patrimoine technique (ferroviaire, aéronautique). Les missions des monuments historiques sont de protéger, classer et conserver (restaurer et documenter les restaurations) les éléments du patrimoine. Mme Pichon Meunier mentionne l'existence de la plateforme PALISSY (recensement et documentation des éléments du patrimoine).

Une présentation rapide de l'association est faite à Mme Pichon Meunier, et plus pratiquement des exemples de notre fonds (photos, films, maquettes, ...) et la visite de nos locaux archives.

En présentant le sujet FDD et plus particulièrement les maquettes, Mme Pichon Meunier mentionne que certaines de ces maquettes pourraient faire l'objet d'un classement. Pour mémoire les critères de classement aux monuments historiques sont :

- Intérêt national
- Intérêt technique ou technologique,
- Lien avec une personnalité,
- Intérêt culturel ou artistique,
- ...

L'accord du propriétaire est également requis pour un classement aux monuments historiques (MBDA dans notre cas pour la plupart de nos maquettes).



Mme Pichon-Meunier, C.Salaun, C.Cotillard et M.Pelletier - Présentation de
l'association @ PVL



Mme Pichon-Meunier, C.Salaun, C.Cotillard et M.Pelletier - Présentation des
albums photos de l'association @ PVL

Mme Pichon Meunier est très intéressée par notre médiathèque et son contenu. A cette occasion, il apparaît que l'accès public à notre médiathèque sur le nouveau site est beaucoup plus restreint qu'auparavant (fonctionnalité que nous aurons à corriger).

Le principe retenu avec Mme Pichon Meunier de se rencontrer régulièrement.

*Claude Cotillard
Secrétaire adjoint de l'Association AIRitage*

Vie d'AIRitage

Les jeunes à MY (Siège aérospatiale Montmorency) Merci à eux.

Souvenir, souvenir ; Que s'est-il donc passé entre 2002 et 2004 ?

Nous sommes en 2002, notre Association naissante qui a déjà néanmoins produit et fait paraître l'histoire d'aérospatiale avec le livre « la Passion de la Conquête » et lancé le livre sur l'historique de Matra « La Volonté d'Entreprendre » va démarrer un travail important de tri et d'indexation des archives du siège EADS Boulevard de Montmorency.

En effet, Christian TANON, cocréateur de l'association et Président, n'a qu'un leitmotiv en tête, la sauvegarde et la conservation de la mémoire de notre entreprise pour les générations actuelles et futures.

C'est ainsi, au moment où le siège d'aérospatiale, devenu AEROSPATIALE MATRA, puis rapidement EADS, Christian a pu faire prendre conscience au Président Philippe Camus, René Chabod et Jacques Massot de l'intérêt du travail d'archivage et d'indexation nécessaire à la préservation des archives de Montmorency.

Christian obtient donc une salle au sous-sol pour effectuer ce travail et reçoit commande d'EADS pour réaliser les opérations d'inventaire d'archives et d'indexation.



P. Stassinet, C. Boileau et A. Rocher - Management des Archives @ PVL



Indexation des archives - A. Rocher avec 2 stagiaires @ PVL

L'opération est donc lancée et j'ai la charge de l'embauche de plusieurs stagiaires recrutés par Christian. C'est le début d'une aventure d'envergure.

Ce n'est pas moins que 10 stagiaires que nous embauchons et qui se mettent à l'œuvre dans des conditions pas très confortables dans les sous-sols du siège mais la motivation est là pour compenser l'inconfort.

Nous les citerons donc pour les remercier :



C. Boileau fait le point avec A. Rocher @ PVL

Patricia Stassinet (spécialisée dans la conduite de projets), Alexis Rocher (DEA d'histoire aéronautique, actuellement Rédacteur en chef du FANA de l'Aviation), Claire Pellissier-Tanon, Lise Blet-Chareaudou, Pauline Horovitz, Guillaume Ledoux, Thomas Toilliez, Audrey Ebelle Din Rayhelle et Nadège Van Lierde.

L'équipe conduite par Patricia et Alexis, après 18 mois consacrés à un travail fastidieux de tri, d'inventaire, de saisie informatique, achève fin décembre 2003 le classement et l'indexation des archives de l'ensemble des archives de Montmorency.



Archives à traiter @ PVL

Alexis s'écria «*c'est le siècle de l'aéronautique française qui est passé entre nos mains*»

Grâce à cette saisie des archives dans une base de données informatisée, Patricia et Alexis ont créé les conditions de sauvegarde et de protection de nos archives. En effet tout ce travail a permis lors des déménagements du siège de Montmorency et de Suresnes via les archives de notre association AIRitage, de ne pas perdre notre mémoire et la richesse de notre patrimoine historique.

*Claude Boileau
Trésorier adjoint de l'Association AIRitage*

Vie d'AIRitage

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

LES USA MAITRES DES COMMUNICATIONS MONDIALES ?

Alors que les grandes pleureuses ont longtemps assimilé la course Est-Ouest à l'espace à de l'argent jeté par les fenêtres, l'avantage du recul de l'espace a rapidement débouché sur une première application commerciale, celle des satellites de télécommunications qui, par leur altitude, permettent de relayer des transmissions radioélectriques entre des points éloignés, ce que la courbure de la Terre interdit.

Au Ford Courier 1B militaire américain de 1960 en orbite basse succéda dès 1962 le Bell/AT&T Telstar 1 civil, avec la première mondovision de l'histoire entre USA et Paris le 11 juillet.

Un progrès majeur fut la mise en orbite géostationnaire du Hughes Syncrom III le 20 août 1964 à 36.000 km d'altitude : tournant dans un plan équatorial à la même vitesse que la Terre, il était fixe par rapport au sol. Il en résulta opportunément le même jour la création d'une ONU des télécoms spatiales, Intelsat, pilotée par la Comsat américaine majoritaire à 63%, avec clause de non concurrence imposée.

Un document déclassifié révèle en effet une décision américaine, dès le début des années 60s, de s'assurer un monopole en matière de satellites d'applications, notamment télécom et météo.

LE TRAITE DE L'ELYSEE DE 1963

Le 22 janvier 1963 un exceptionnel et fondateur Traité de l'Elysée de coopération générale entre les deux pays fut signé par de Gaulle et Konrad Adenauer. Un mois après cet historique événement, le C160 Transall accomplit son premier vol le 25 février 1963.

Tout était donc en place pour une réaction franco-allemande face à un potentiel monopole absolu des Etats-Unis en matière spatiale. Après avoir créé en 1961 le CNES (Centre National d'Etudes Spatiales), deuxième agence de l'espace après la NASA (National Aeronautics and Space Administration), la France devint le 26 novembre 1965 la troisième puissance spatiale au monde, avec Diamant N° 1 et le satellite A-1 (Armée N° 1), et ce dès le premier essai, un exploit que seuls URSS et Israël (avec technologie française) ont à ce jour réussi ! Mieux encore, et peu connu, la France est le seul pays dont le premier lanceur a connu une réussite de 100% (4 tirs sur 4) ! Dès septembre 1965 l'étude d'un satellite de télécommunications à défilement SAFRAN (SAellite FRANco-africain) débute à l'initiative du CNES et du CNET (Centre National d'Etudes des Télécommunications), avec pour lanceur Europa.

Elle fut vite remplacée en juin 1966 par le projet plus ambitieux, SAROS (Satellite d'Application de Radiocommunication en Orbite Stationnaire), grâce à l'Europa II améliorée.

L'Allemagne travaillait de son côté sur le projet similaire Olympia pour les Jeux Olympiques de 1972 à Munich. Le 3 novembre 1966, alors que de nombreux consortia européens se créaient pour avions et satellites, notamment dès septembre 1966 MESH (MATRA-ERNO-SAAB-Hawker Siddeley), une coopération fut donc proposée à l'Allemagne, laquelle suggéra un nom musical, Concerto. Ce nom étant déjà utilisé pour un programme de composants en France, cette dernière proposa Symphonie, aboutissant le 6 juin 1967 à un accord sur une synthèse des deux projets. Le satellite était alors prudemment décrit comme expérimental, afin de respecter la convention Intelsat, et alors qu'un seul tir sur deux d'Europa avait été satisfaisant.

La direction du programme fut confiée à un Conseil de Direction franco-allemand avec pour la France le CNES, coprésident (Robert Aubinière), le CNET et l'ORTF, et pour l'Allemagne le GfW (Gesellschaft für Weltraumforschung) coprésident, la Bundespost et la Deutsche Welle.

Une compétition fut organisée le 29 janvier 1968, à laquelle participèrent Nord Aviation avec le CIFAS (Consortium Industriel Franco-Allemand pour Symphonie), créé le 25 avril sous la direction de Pierre Madon avec Bölkow, CSF, Junkers, SAT, Sud Aviation, et Thomson Houston-Hotchkiss Brandt) et MATRA avec SYMCOSAT (SYMPhonie COnsortium SATellite avec AEG Telefunken, ERNO et Siemens), remportée par le premier le 24 octobre.

La deuxième étape prévoyait que les électroniciens allemands soient impliqués, quel que soit le gagnant, afin de respecter un parfait équilibre 50/50 à la fois sur « l'aéronautique et l'électronique » entre les deux pays. Il en résulta la délicate opération de symétrisation, qui vit l'intégration d'AEG Telefunken et Siemens au CIFAS.

La Belgique rejoint le programme en 1970, avec 4% pour ETCA, SABCA et SAIT. Le contrat fut dès lors signé le 21 décembre 1970 à Ottobrunn, avec côté client l'installation d'une équipe franco-allemande au centre spatial de Brétigny du CNES, et côté industriel du CIFAS aux Mureaux.

LE PROBLEME DU LANCEUR

Mais la version initiale du lanceur de Symphonie, Europa, accumulait les échecs (6 sur 7 tirs de mai 1966 à juin 1970, un record seulement battu récemment par le Starship) !

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

Alors que, forte de son expérience alors unique au monde depuis la guerre, la France menait avec succès les coopérations dont elle était responsable, l'ELDO (European Launcher Development Organisation) en charge du programme Europa déléguait, sans coordination de sa part, les éléments du lanceur aux pays membres, premier étage Blue Streak à la Grande-Bretagne, deuxième étage Coralie à la France, troisième étage Astris à l'Allemagne, coiffe à l'Italie.

Dès le 26 avril 1968, le CNES avait donc rencontré la NASA en vue d'utiliser le lanceur Delta en guise de repli. Ce fut accepté, à la condition de respecter la convention Intelsat interdisant les signataires de concurrence sur des liaisons internationales commerciales... Or le succès ininterrompu des télécom spatiales internationales, du « en direct de » à la télévision, ne manqua pas d'intéresser un vaste pays, le Canada.

La convention Intelsat n'interdisant pas des systèmes nationaux, le grand voisin des USA put donc créer son propre système spatial national, Anik, achetant un lancement par une Delta américaine le 10 mai 1971. De plus, seuls les Etats-Unis pouvaient fournir le satellite, Hughes emportant le marché avec sa plate-forme HS333, lancée le 9 novembre 1972... Pouvait-on dès lors espérer un assouplissement de l'allié américain ?

D'autant plus que le premier tir d'Europa II depuis Kourou le 5 novembre 1971 fut catastrophique, le lanceur devant être rapidement détruit suite à perte de contrôle ! Dès 1970 France et Allemagne avaient proposé une Europa III complètement nouvelle, avec premier étage français. La France proposa dès lors en septembre 1972 un nouveau lanceur simplifié, dit de troisième génération de substitution, le LIIIS, reprenant le premier étage d'Europa IIIB... pour 1979. Symphonie était désormais orphelin de son lanceur...

Une mission chez McDonnell Douglas en avril 1972 causa de plus une frayeur initiale lorsqu'il apparut que le sens de rotation de l'étage supérieur du Delta était l'inverse de celui d'Europa, ce qui aurait conduit à redessiner tous les mécanismes de déploiement, à commencer par ceux du générateur solaire. Un ingénieur américain avait heureusement conservé la possibilité d'inverser le montage des fusées de mise en rotation. Les diamètres de fixation satellite et lanceur étaient compatibles, mais il restait le problème de la nécessaire torsion de trajectoire au passage de l'équateur, pour un tir de Cape Canaveral à une latitude de 28° Nord, contre 5° pour Kourou. Delta pouvant réduire à 13°, il fut vérifié qu'une apogée supérieure à l'orbite géostationnaire, ce que Delta pouvait faire, permettait au moteur d'apogée de Symphonie de corriger la différence pendant son fonctionnement, utilisant le fait que la gravité au-dessus d'une orbite est plus faible qu'en dessous : peut-être fut-ce la première utilisation de l'orbite de transfert dite supersynchrone ?

Mais dès le 9 octobre 1972, une lettre de Nixon jeta un froid. Dans la ligne droite de la décision du début de la décennie précédente, et sentant l'opportunité de tuer dans l'œuf une concurrence européenne grandissante, alors que l'A300B, premier moyen-courrier à réaction à fuselage large, s'apprétait à prendre son envol à Toulouse - 19 jours plus tard. Il ajouta donc une nouvelle condition redoutable à celle de la convention Intelsat : la disponibilité des moyens de lancement américains.

Or la France était le seul pays occidental au monde coopérant avec l'URSS, dans la foulée de la remarquable escadrille de chasse Normandie-Niemen initiée par de Gaulle, avec effet à partir du 28 novembre 1942 : 97 pilotes français obtinrent sur Yak-3 273 victoires aériennes. Les conséquences furent considérables en astronautique : de Gaulle fut le premier occidental ayant assisté le 25 juin 1966 à un tir de satellite de la base ultra-secrète de Tyuratam (dénommée Baïkonour, en fait à 500 km de là...) : le Cosmos 122 météorologique lancé par une fusée non moins secrète... la R-7 révélée devant un monde entier stupéfait par son architecture spéciale le 11 mai 1967 durant le Salon du Bourget ! Un sommet fut atteint le avec le dépôt sur la Lune le 17 novembre 1970 par Luna 17 du premier astromobile de l'histoire, Lunokhod 1, équipé d'un réflecteur laser cannois, première coopération Est-Ouest dans l'espace !

La France sollicita dès lors naturellement l'aide de l'URSS pour le lancement de Symphonie, malgré les réticences allemandes. Trois réunions à Moscou du 14 janvier au 11 juillet 1974 aboutirent à un accord, pour un prix inférieur à celui du Delta, sauf que la latitude élevée de Tyuratam ne permettait d'atteindre qu'une orbite elliptique très inclinée sur l'équateur de type Molnya, et que la nouvelle et non moins secrète Proton ne réalisa son premier emploi en géostationnaire que le 26 mars 1974 avec le Cosmos 637, une maquette de satellite de télécom Molnya. Surtout, après intégration finale par une équipe commune à Moscou, Symphonie ne devait plus être revu ! Retour donc au Delta.

SYMPHONIE, PREMIER SATELLITE DE TELECOMMUNICATIONS EUROPEEN

Mais la volonté commune était là, le programme ne cessa entretemps de tenir bon, grâce une prudente logique de développement progressif avec plusieurs modèles d'essais : modèle d'aménagement simplifié à Cannes puis aux Mureaux, Modèle Mécanique (MM) à Cannes pour les essais statique et dynamique, Modèle Thermique (MTh) à Cannes pour les essais en vide thermique.

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

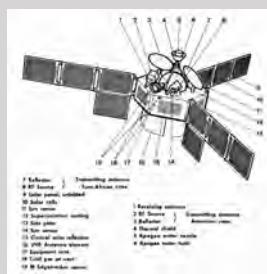
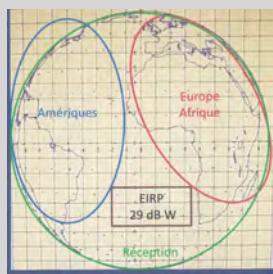
Ce dernier détecta à temps que le concept de contrôle de la température à base de peintures blanche et noire devait être remplacé par l'emploi généralisé de superisolations à base de multicouches de kevlar aluminisé pour celle à l'extérieur et mylar aluminisé pour les internes, séparées par des voiles. Il entraîna une difficile refonte du modèle mathématique correspondant.

Le premier modèle sous responsabilité complète du CIFAS aux Mureaux fut le Modèle d'Identification (MI), le premier modèle électrique. Tous les sous-systèmes furent d'abord essayés sur table, avant montage sur le MI, notamment pour vérifier leur compatibilité électromagnétique - expérience Europa oblige... Le bon déroulement des essais, terminés fin 1972, avait autorisé le début de fabrication du Prototype au deuxième trimestre 1972. Intégré à Ottobrunn, il devait être lancé en cas d'échec de l'un des deux Modèles de Vol.

Une nouvelle manœuvre américaine pathétique vit un embargo sur l'exportation des bolomètres Barnes des senseurs terrestres infra-rouge. Or la France était une pionnière mondiale en matière d'infra-rouge aérospatial avec les Etablissements Jean Turck, devenus SAT, et la SODERN, qui développait le système de détonation de la bombe atomique française depuis 1957 : cette dernière put faire, avant de devenir un leader mondial des senseurs d'attitude pour satellites...

Recontactée, la NASA fit le 29 juin 1973 une proposition de lancement, à la condition de respecter l'Article XIV de la Convention Intelsat - pas d'utilisation commerciale. Un tel contrat avec des puissances telles que la France et l'Allemagne, en ce début d'explosion des télécoms spatiales était en effet un gros coup... Alors que l'Allemagne était prête à signer, le Ministère des Affaires Etrangères, en la personne de son responsable des affaires spatiales, Gilles de Boisgelin, intervint soudainement, interdisant au CNES de signer !

Il considérait inacceptable qu'un pays rappelle à un autre de respecter un accord avec une troisième partie. C'est alors que Michel Bignier, avec diplomatie, négocia un arrangement extraordinaire et sans précédent avec le BMFT (Bundes Ministerium für Forschungs & Technologie) allemand, qui accepta de payer la moitié française du contrat, moyennant un rattrapage ultérieur dans le cours du programme ! La confiance était telle entre les partenaires, et la volonté de réussir, que l'on peut sans nul doute parler « d'esprit Symphonie »...



Symphonie et ses couvertures au sol (réception globale, émissions Amériques et Eurafrique)Toulouse @Collection Ph. Jung

La compensation fut au niveau de l'emploi par l'Allemagne des stations sol françaises dans le cadre de l'exploitation des satellites. La NASA accepta le lancement dans ces conditions, dès lors que les paiements seraient effectués. La leçon avait porté, le LIIIS fut accepté le 23 décembre 1972, rebaptisé le 20 décembre 1973 Ariane - futur n°1 du lancement spatial commercial par ses nombreuses qualités.

Un 6è modèle d'essais télécom, simplifié, construit à Cannes, vérifia en été 1974 les performances des antennes en bande C de la charge utile et des antennes VHF de la télécommande/télémesure à La Turbie, au nord de Nice. Le modèle de vol MV1, d'une masse de 402 kg, fut lancé depuis Cape Canaveral avec une Thrust

Augmented Delta 2914 le 18 décembre 1974.

Nota : Correctif sur le Bulletin n° 63 de septembre 2025, page 12,. Les légendes des deux photos ont été malencontreusement mélangées. A gauche "Jean Turck dernier à monter à bord du SO 90 n° 01, en route pour l'Algérie". A droite "SO 30 N° 01 à Cannes (lors de son premier vol?)".

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

Vie d'AIRitage

L'Histoire du Site AIRitage. (partie 2)

En 2014, Comme précisé en fin d'article précédent, le bureau avait opté pour la recherche d'un nouveau partenaire. Fallait-il encore que les couts de cette nouvelle solution correspondent à notre budget.

La recherche de solutions.

En juillet 2014, nous sommes à la recherche de solutions :

- Le Premier scénario envisagé qui n'est pas une solution mais plutôt une référence « **on ne change rien** ». Le cout annuel du site 2014 est de 40.000€ (couts récurrents, investissement et bulletins) et le bulletin est réalisé par une agence – 18.000€
- Le second scénario consiste à rendre les écrans compatibles avec les tablettes et les smartphones « **Evolution du site en Responsive design** ». Le cout prévisionnel annuel du site est de 60.000€ (couts récurrents, investissement et bulletins) et le bulletin est réalisé par une agence – 18.000€
- Le Troisième scénario consiste à rendre les écrans compatibles avec les tablettes et smartphones et on achète un outil afin de réaliser le bulletin en interne et les opérations de marketing « **Evolution du site en Responsive design et achat du produit** ». Le cout prévisionnel annuel du site est de 85.000€ (couts récurrents, investissement et bulletins) mais le bulletin est réalisé en interne, on paie uniquement l'impression.
- Le Quatrième scénario consiste à prendre solution proposée par la société WEDIA le repreneur de GESCOMEDIA, solution complète (base réalisation bulletin ...) « **solution WEDIA** ». Le cout prévisionnel annuel du site est de 180.000€ (couts récurrents, investissement et bulletins) et le bulletin est réalisé en interne, on paie uniquement l'impression
- Le Cinquième scénario est basé sur solution amenée par un nouveau partenaire qui est complète (base réalisation bulletin ...) « **Solution LINKAVIE** ». Le cout prévisionnel annuel du site est de 59.000€ (couts récurrents, investissement et bulletins) et le bulletin est réalisé en interne, on paie uniquement l'impression.

Compte tenu de nos moyens notre choix présenté lors de l'AGO du 17/09/2014 se porte sur la solution proposée par LINKAVIE.

Cette jeune entreprise nous proposait une solution unifiée avec :

- **Un espace collaboratif unique**, Fonds Photos/Vidéos/Documents informatiques/Archives papiers (Articles). **L'application Mobile et plus livres numériques interactifs**.
- **Les archives vivantes traitant des archives** et les grands projets, incluant la vie de l'association, les évènements, tout cela associé via l'interactivité de l'application.
- **Un Design moderne** afin que ce nouveau site devienne notre vitrine grâce à une navigation plus intuitive, un visuel donnant envie de chercher de l'information, à cela s'ajoutent **differentes vues (Dossiers, différents moyens de recherche, mots clefs, étiquettes, date)**
- **Un environnement communicant** via PLUS de lettres d'information intégrées, des actualités et des communications interactives. A cela s'ajoute les possibilités d'impressions intégrées et une analyse de la performance des communications.

Toutefois il faut noter un moins par rapport à la solution existante et à la solution WEDIA, l'absence d'un vrai Thésaurus.

Description de l'infrastructures d'hébergement

L'infrastructure d'hébergement de la Médiathèque choisie par LINKAVIE est située en Irlande et basé sur la plateforme technique d'Amazon qui fait partie des 3 plus grands hébergeurs « cloud » au niveau mondial avec Google et Microsoft (cf. planche ci-après).

Le site (partie WordPress) est chez OVH Roubaix, avec sauvegarde sur Dropbox, sécurité Wordfence. A la suite de ces choix, dans le cadre de la conduite du projet, je mets en place une série d'actions :

L'Histoire du Site AIRitage. (partie 2)



Architecture du système Applicatif @ Linkavie



Signature du protocole d'accord Linkavie-Ampe J. Rocca, T. Luquet @ PVL

Le 03/12/2014, séminaire indexeurs avec la signature du Protocole d'accord LINKAVIE-AMPE. Le planning annoncé de l'opération est le suivant :

- o 03/12/2014 = T0 du Projet,
- o 09/12/2014 = Réception fonction Bulletin,
- o 15/06/2015 Le BOURGET = Mise en service de la nouvelle application.



Une opération spécifique est réalisée le 17 décembre 2014 à la demande de J. Rocca, notre président, qui consiste en l'hébergement d'une dizaine de vidéo avec accès via des QR-code intégrés guide du musée AEROSCOPIA. C'est une première pour nous !!

Le 13 janvier 2015, le musée « AEROSCOPIA est inauguré avec la Distribution du Guide comportant les QR-code opérationnels. Opération réussie !!!

- Premier résultat, le 31/01/2015, le premier bulletin édité avec l'outil reçoit son Bon à tirer, il s'agit du n° 25 janvier 2015. Le retour sur investissement prévu en 2016, réalisé pour ce bulletin n° 25 qui se monte à 7350€, soit 100€ de moins que prévu mais portera sur les résultats de l'année 2015 !
- Le 20/05/2015 correspond au début de la phase des tests fonctionnels,
- Lors du Bourget, le 15/06/2015, la version 3.0 de notre site AIRitage est opérationnelle (VA1).
- S'en suit le 16/07/2015, la réunion de la commission de validation du site AIRitage composée d'E. Anuzet, E. Lesaulnier, C. Boileau, Y. Hamanou, D. Jalouzet, M. Pelletier et S. Retif

Validation du nouveau site

- Date importante, le 20 juillet 2015 débute le transfert des données avec l'aide de nos deux stagiaires Sevan Rétif et Samuel Benhamou selon la Méthodologie de transfert des données suivante :

L'Histoire du Site AIRitage. (partie 2)

Eléments du patrimoine à transférer		Nb d'éléments par lot d'extraction
Fiches Techniques	119	10
Photos	2772	30
Archives papier (BA)	3533	250
Vidéos	44	1
Documents informatique	12	1
Pages du site	6	1
Actualités	180	1

Pour l'extraction par lot : intervention manuelle sur chaque fichier avec Ajouts d'informations (Diffusion, Auteur) et corrections de dates

- S'ensuit en septembre 2015, la dénonciation du contrat qui nous liait à la société WEDIA.
- Entre septembre 2015 et avril 2016 c'est le transfert de données et l'Upgrade de la base incluant les données patrimoniales de la base GESCOMEDIA vers la base Linkavie. A cela s'ajoute le train des évolutions VA2 et VA3 portant essentiellement sur des correctifs et les ajouts des outils d'administration
- Le 16/04/2016 correspond au basculement des sites avec la fin du chargement de la Base Linkavie, à partir des éléments extraits de la base GESCOMEDIA. En conséquence, le référencement du sera dorénavant AIRITAGE .fr à la place de l'ancien AIRITAGE.net



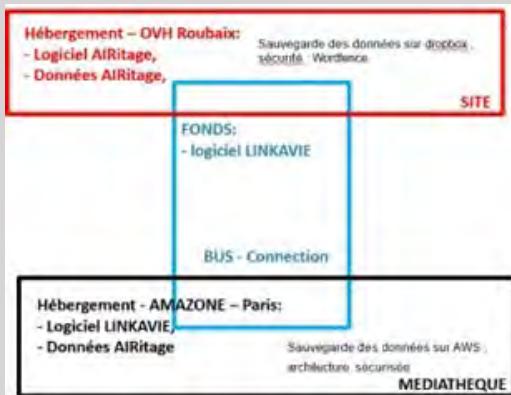
La version majeure appelée VA4 est implémentée le 27 septembre 2017. A cette occasion, Thomas Luquet le patron de Linkavie de l'époque a réalisé une vidéo de présentations des nouvelles fonctionnalités consultables via le QR-Code ci-contre.

- Après une phase d'utilisation, Linkavie met en place en juin 2018, un train d'évolutions concernant principalement des fonctions administratives et des corrections. C'est la version VA5.

Pour finir, le 28 avril 2025, la version VA6 est implémentée.

Nous arrivons à la version actuelle, elle comprend la refonte complète de la partie « site » de l'applicatif.

Notons que depuis la VA5, une longue interruption due au covid d'abord et ensuite à l'interruption de la subvention AIRBUS., donc nous n'avons repris les développements que le 11avril 2022. Cette version comprenant 3 lots détaillée ci-après :



- La Médiathèque via des évolutions résiduelles (nouvelles fonctions administratives et des corrections) et le passage en responsive des écrans « consultation » compatibilité avec les smartphones et tablettes)
- Le Site qui fait l'objet d'une refonte conduite par Florence Rimbert est le fruit de longs mois de travail, cela s'inscrit dans une volonté de l'association de moderniser son image, de fournir une information claire, de simplifier l'accès aux archives et de permettre une visibilité méritée !

Véritable vitrine de l'association, ce nouvel espace de navigation est optimisé pour affichage sur vos smartphones.

Le site www.airitage.fr s'adresse à tous les acteurs du monde aéronautique et spatial, passionnés, retraités, journalistes, chercheurs, enseignants et étudiants. Il répond à 3 objectifs : présenter notre association, transmettre notre passion et enfin, donner envie à ceux qui ne le sont pas encore, de devenir membre, bénévole, donateur, pour que perdure cette fantastique aventure de préservation du patrimoine industriel aéronautique français !

L'Histoire du Site AIRitage. (partie 2)

Période 2023 à 2025 – L'infrastructure Informatique d'AIRitage

L'équipe informatique composée de Jean Paul Schmitt, Claude Salaün et Marc Pelletier œuvre sous la houlette de Bertrand Fourcade avec l'aide de nos amis de MBDA et je veux citer l'Equipe réseau d'Aurélien Levasseur qui à recréer un réseau informatique mis à mal par le départ de notre bâtiment du GIE EUROSAM, cela à consister à :

- o Recâbler de nos locaux,
- o Déplacer la fibre internet,
- o Créer de nouvelles lignes téléphoniques,
- o Mettre en place un nouveau système autonome de lecture de badge.

Associer à cela, Bertrand a rénové notre parc informatique devenu obsolète, cela concerne :

- o Le poste de Scannérisation,
- o Les 5 pcs existant non compatible Windows 11 ou 12 non soutenus Microsoft en 2025,
- o Le poste de numérisation des Films et la mise à niveau de la baie,
- o Le Pc portable « inventaire ».

Cette opération n'étant pas terminée, il s'attèle à la mise à jour de la baie de numérisation et notamment à l'évolution de son informatique.

En conclusion, de toute ces années, une grande satisfaction est de constater la prise en main de l'applicatif par notre équipe d'archiviste, mon « bébé » devient adulte et s'émancipe. Et maintenant notre site gagne de l'audience dans le public !!

*Marc Pelletier
Webmaster d'AIRitage*

Vie d'AIRitage

Histoire d'un rescrit fiscal réussi



Rappelons en préambule qu'un rescrit fiscal permet à un assujetti de questionner l'administration fiscale sur la manière d'envisager les procédures à respecter, notamment en matière de déductibilité des dons et cotisations.

Souvenons-nous également que notre Association a rapidement abandonné le secteur concurrentiel retenu à ses débuts, avec une activité centrée sur la vente de ses deux livres initiaux.

Ph. E. de Montaigne @ PVL

De plus au cours des exercices 2013-2014 des changements importants ont été mis en place avec le transfert du siège au Plessis Robinson, la mise à disposition de locaux par MBDA, le démarrage de la mise en ordre de nos archives et la structuration de notre site internet.

Dans ce contexte à la demande du Président Goumy un premier rescrit fiscal a proposé, courant 2013, une Reconnaissance d'Utilité Publique qui a été rejetée par le ministère de l'Intérieur tant par le fait que la loi applicable était muette sur le domaine d'activité de l'Association que par les liens possibles avec MBDA et Airbus considérés comme trop proches de nous.

Ce qui a conduit au dépôt d'un deuxième rescrit appuyé par le Président Rocca et présenté en 2015 qui a porté sur des notions d'intérêt général, de bénévolat, de participation du plus grand nombre et de réinvestissement des résultats.

Histoire d'un rescrit fiscal réussi

Les négociations avec le service du contentieux de Vanves ont duré près de trois ans mais ont été fructueuses puisqu'au terme du rapport officiel notre Reconnaissance d'Intérêt Général, officialisée en 2017, s'accompagnait d'une exonération de TVA et d'impôt sur les sociétés.

Dans le même temps les dons reçus, y compris l'évaluation des locaux mis à disposition de l'Association par MBDA et les cotisations étaient reconnus comme partiellement déductibles.

Au terme de cette longue procédure, notre Association a donc enfin obtenu de haute lutte une reconnaissance officielle d'intérêt général qui lui permet de délivrer depuis 2016 des reçus fiscaux à l'ensemble de ses soutiens, membres et donateurs.



D. Gardette, C. Cotillard, C. Salaun, Ph. E. de Montaigne @ PVL

Je garde de cette bataille de trois ans :

- Une certaine fierté d'avoir mérité la confiance des présidents Goumy et Rocca et d'avoir persévétré, même si à certains moments Sisyphe et son rocher a paru m'accompagner dans l'action.
- Le sentiment qu'il est parfois difficile de se faire entendre par l'administration fiscale qui voyait en nous une Association qui cherchait à « noyer le poisson » en changeant de nom, de siège et souhaitait, de plus, changer de régime fiscal (passage d'un secteur concurrentiel prépondérant dû à la vente initiale de livres à une activité hors secteur concurrentiel).
- Une certaine bonne conscience d'avoir su établir une relation de confiance avec le responsable du contentieux de Vanves en charge de notre dossier et su le persuader aussi de notre bonne foi.

Les conclusions du rapport final de Vanves reconnaissent que le rescrit fiscal déposé en 2014 puis envoyé en recommandé avec AR en 2015 a été tacitement accepté dès novembre 2015 et que les observations tardives d'avril 2016 sont sans fondement avéré. A ce titre nous pouvons désormais émettre des reçus fiscaux.

Par ailleurs, les relations avec le service des entreprises de Sceaux (dont nous dépendons maintenant en raison de la localisation de notre Siège) nous ont permis d'officialiser aussi notre rattachement à un régime non concurrentiel sans TVA et sans assujettissement à l'IS (impôt sur les sociétés).

Au terme de cette affaire me revient en mémoire le célèbre adage de Guillaume d'Orange « Point n'est besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévéérer ».

*Philippe Eric de Montaigne
Ancien Trésorier d'AIRITAGE*

Dons d'Archives

Cette 25ème année d'existence d'AIRITAGE est particulièrement fructueuse en matière de dons !



M. Aubert entouré de C. Cotillard, C. salaun, P. van Lierde @ PVL



Signature de la convention @ C. Cotillard



M. Aubert présente le plan 3 vues

@ C. Cotillard



D. Guillot avec les archives

de son père @ PVL

Deuxième moment important s'il en est, la surprise d'être contacté par un de nos adhérents, Didier Guillot (photo 4) – fils de Jean Guillot, Directeur Technique de Nord Aviation et père de l'EXOCET – qui souhaitait nous remettre les archives de son père.

Nous avions réalisé une première action dans ce sens avec Mme Guillot (photo 5) il y a une vingtaine d'année et avec ce don nous finissons de sauvegarder des archives historiques qui concerne les débuts des Engins à Châtillon.



Mme Marie-Thérèse Guillot

@ PVL

Sincères remerciements à tous de nous confier ces éléments du patrimoine de la Défense Nationale.

Enfin, Laurence Guiot a complété ce mois très patrimonial en nous remettant une archives très personnelle appartenant à l'histoire de la Sous-Direction de la Formation Communication au siège d'aerospatiale, je veux évoquer la formation des Jeunes Ingénieurs et Cadres (JIC) - promotion 96-97 - intitulé « L'avenir de l'aerospatiale à l'horizon 2005 ».

Finalement, il ne nous manque plus que les archives issues des établissements de nos sociétés-mères pour remplir totalement notre mission !

*Philippe Van Lierde
Secrétaire Générale AIRITAGE*

Retour des Lecteurs du bulletin N° 63

Cher Philippe,

Je viens de lire ce nouveau bulletin très fourni et qui a dû demander beaucoup de travail !

Quelle synthèse de toutes ces années de labeur !!

Je voudrai aussi te dire que le message de Philippe Ricard est excellent en tous points de vue : bien écrit, précis, synthétique, des mots qui sonnent vrai et bien sentis. Bravo

En avant pour une nouvelle année de bénévolat ciblé avec toute ton équipe !!

Amicalement

Francis Perrenot (ARMT)

Bonjour Philippe,

J'ai vraiment le sentiment de feuilleter un livre d'Histoire en parcourant les articles des bulletins AIRITAGE, un grand merci car reconnaissante de l'énorme travail accompli pour les construire et les finaliser dans les temps.

En toute humilité, est-ce que je peux te donner mes remarques sur la page "meetings et évènements publiques", car mon amour pour le français me fait réagir,

- dans le titre : meeting et évènement étant masculin, j'aurais écrit "publics"

- dans le Forum des Associations du Plessis Robinson à compter de septembre 2016, année de notre arrivé au Plessis Robinson, qui a coïncidé avec la décision d'y domicilier AIRITAGE

C'est juste entre nous, et ça ne touche pas la valeur des recherches mises en place pour l'élaboration des séquences.

Je terminerai par une citation de Theodore Roosevelt : « Le seul homme à ne jamais faire d'erreur est celui qui ne fait rien »

Je te souhaite une excellente continuation, bisous

Evelyne

La rédaction

Dernière Minute !!!

Juste avant le bouclage de ce numéro, deux nouvelles que la rédaction est heureuse de partager avec vous :

L'Aile FALCON – Monument historique

Jacky Garreau nous informe : « Arrêté n° 2025/DRAC/CRPA3/14 portant inscription au titre des monuments historiques de l'aile droite de l'avion Falcon V10F, années 1980, carbone, par l'usine Airbus à Bouguenais, conservée en l'usine Airbus (Bouguenais, Loire-Atlantique) et appartenant à Airbus Atlantic Nantes.

Le préfet de la région Pays de la Loire



Les Héritiers 3 du V10Fintrados @ PNCA



Les Héritiers 3 du V10Fintrados @ PNCA

Bravo à P.N.C.A. et à la SEPAS !!

Dernière Minute !!!



J.C. Dufloux et Ph. Van Lierde - signature @ C.Cotillard

Partenariat Association des Amis du Musée Safran et AIRITAGE

Ce 1er décembre, le partenariat est en place, un grand moment pour notre association.

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 : Ph.Camus, A. Bouvier, G.Sciacco, J. Rocca, C. Boileau, A. de La Taille, C. Cotillard, Ph. Jung, Ph. Van Lierde, M. Pelletier, Ph. E. de Montaigne.

Impression : 72/78 (Vanves)

Crédits photos : Ph. Van Lierde, AIRITAGE, Airbus, Collection Ph. Camus, R. Guigui, A. de la Taille, Collection J. Rocca, Linkavie, PNCA, Collection Ph. Jung, 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 0.05 € / appel + prix appel

IPECA PRÉVOYANCE - 5 rue Paul Barreul - 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