



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

Sommaire

1-4 Entretiens

- Jean Claude Dufloux
Président de l'Association
des Amis du Musée
SAFRAN (A.A.M.S.)

- Editorial

4-5 Carnet Gris

- Jean Lentignac

5-6 Vie des Associations

- Les veilles Racines fêtent
leurs centenaire

7-8 Carnet Gris

- Philippe Girard

8-14 Vie AIRitage

- Deux belles surprises en
ce début d'année !

- Rencontre avec l'équipe
Mécénat de MBDA.

- Ecouter son cœur un
roman de Sandrine
Vacher.

- Sauvegarder le
patrimoine familial.

- ARABSAT l'historique,

- 1^{ère} exportation d'un
satellite non américain

14-15 Carnet Gris

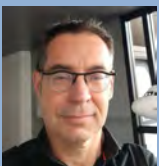
- Jean-Marie Mir

15-16 Vie AIRitage

- Notre présence aux
Meeting Aériens 2026

Editorial

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage



© Airitage

Notre Bureau s'est réuni le 22 janvier dernier pour dresser le bilan d'une année 2025 mémorable. Cette dernière a en particulier été marquée par les célébrations de nos 25 ans,

N°65 - Mars 2026

Une Aventure captivante et enrichissante sur le plan humain et ludique

Entretien avec Jean Claude DUFLOUX
Président de l'Association des Amis
du Musée SAFRAN (A.A.M.S.)



JC Dufloux © A.A.M.S.

AIRitage: Pourriez-vous nous rappeler vos Parcours professionnels ?

Entré chez Snecma à la fin des années soixante aux méthodes contrôle mon parcours fut riche et varié : Bureaux d'études, production, ressources humaines, produits, tantôt fonctionnel ou opérationnel.

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

Pas de circonstances particulières si ce n'est que cette période était celle du plein emploi.

AIRitage: Si besoin :

Quels sont les produits qui ont le plus marqué votre carrière ?

L'extraordinaire saga internationale de la famille des réacteurs ATAR, la présence du groupe Snecma sur le supersonique Concorde, le succès mondial du CFM 56, le M 88 sans oublier le programme ARIANE ...

AIRitage: Vous ne vous êtes pas arrêté là, nous avons envie de connaître la suite ? Quand avez-vous adhéré à l'association ? Comment avez-vous vécu votre intégration à l'A.A.M.S. ?

J'étais encore en activité lors de mon adhésion à l'Association des Amis du Musée Safran, c'était en 2005. Administrateur en 2009 puis Président en 2018.

Connaissant la plupart des membres ce ne fut pas une intégration en terre inconnue. Tout s'est parfaitement déroulé.

AIRitage: Parlons à présent de l'association A.A.M.S. que dire de l'association ?

C'est une association, type loi 1901, où il fait bon vivre.

Le must : C'est la chance de côtoyer régulièrement 150 professionnels de haut niveau attachés aux produits qui incarnent l'extraordinaire aventure Safran à travers les siècles.

Portée sur les fonts baptismaux en 1990 sous le n° W772004930 aujourd'hui dans sa 36^{ième} année elle rayonne car fière du travail accompli au fil du temps.

Jadis, Association des Amis du Musée Snecma, en 2005 à la création de Safran elle prend le nom de l'Association des Amis du Musée Safran.

Editorial (Suite)

avec sa cohorte d'événements et de témoignages des grands anciens que vous avez pu lire dans ces colonnes

Cependant, 2026 s'ouvre et il est temps de tracer les contours de notre avenir. Si nous pouvons nous réjouir de la vitalité de notre association, l'année qui s'ouvre nous impose une rigueur et une vision renouvelées pour assurer la pérennité de notre mission.

Malgré les aléas du temps, AIRitage progresse. Au 31 décembre 2025, nous comptons 179 membres (contre 163 en 2024), dont 14 nouveaux venus. Cette dynamique positive est le socle de notre action, et nous avons une pensée émue pour nos compagnons de route qui nous ont quittés et nous soutiennent désormais de loin.

Le premier défi qui se présente à nous est sur le temps court et il est d'ordre budgétaire. Sans vouloir être alarmiste, la transparence est ici de mise. Notre équilibre financier a été mis à mal. Un déficit a été identifié qu'il nous faudra combler.

Cela passe par la réduction impérieuse de nos dépenses de fonctionnement. Sur ce point, des initiatives ont d'ores et déjà été lancées en vue de "raboter" certains postes de dépenses. Bien que l'avenir passe par le numérique, le budget alloué pour la modernisation de notre parc informatique et l'évolution de notre médiathèque devra être en partie différé. De même, notre présence aux événements sera réduite en 2026 à deux fêtes aériennes maximum.

Côté entrées, nous reviendrons rapidement vers nos généreux sponsors pour assurer le versement des subventions 2026 qui devraient nous permettre de sécuriser notre proche avenir.

Mais tout n'est pas un long fleuve tranquille, en effet la préoccupation de l'avenir est prégnante concernant le recrutement. Les modes de vie ainsi que les esprits ont changé et cela pèse sur l'adhésion de nouveaux membres

- L'Association des Amis du Musée Snecma reçoit en 1991 le Grand Prix d'Honneur du Patrimoine, décerné par le Conseil général de Seine-et-Marne, pour la conservation et la mise en valeur du patrimoine technique et industriel français

AIRitage: RAPPEL DE LA GENESE et de SA RAISON D'ÊTRE ?**GENESE**

En 1979, le Président de Snecma René Ravaud avait été alerté sur l'absence dans l'entreprise de références à l'histoire de Snecma pourtant le plus ancien des motoristes d'avions encore en activité. En effet Snecma succédait en 1945 à Gnome et Rhône issu de Gnome créé en 1905. Ce sont trois hommes, collaborateurs de Snecma et passionnés par l'histoire de leur entreprise, qui vont être à l'origine de la création du Musée aéronautique et spatial de Safran. Fin 1984, ces trois hommes apprennent que le Musée de l'Air et de l'Espace recherche des bénévoles pour restaurer les centaines de moteurs d'avions de ses collections, construits par différentes sociétés entre le début du XXe siècle et les années 1970. Le 20 juin 1985, une convention est signée entre le Musée de l'Air et Snecma, portant sur la restauration des moteurs anciens, en particulier les Gnome, Le Rhône et Gnome et Rhône. L'accord prévoit que sur deux moteurs identiques restaurés, l'un soit remis au Musée de l'Air et l'autre gardé en dépôt par Snecma pour exposition. L'un d'eux, chargé de la mise en œuvre du projet, rapatrie deux moteurs « Le Rhône 9 Jb » du Musée de l'Air. Ainsi, en septembre 1985, est créé à Villaroche l'atelier de restauration des moteurs anciens. Très vite, une équipe de trente-deux bénévoles, tous salariés de Snecma œuvrant en dehors de leurs heures de travail se mobilisent. Lorsque deux moteurs identiques sont terminés l'un est remis au Musée de l'Air et l'autre gardé par Snecma en dépôt pour exposition. Le premier moteur « Le Rhône 9 Jb » restauré est livré au Musée de l'Air le 23 avril 1986.



Restauration Lorraine Sterna © AAMS

Pour envisager la création d'un musée, il fallait pouvoir disposer de dix moteurs à pistons et de dix turboréacteurs restaurés.

Dans le courant de l'année 1987, ces trois mêmes hommes obtiennent du Président de Snecma d'alors Jacques Bénichou l'autorisation et les fonds nécessaires pour installer le musée sur le site de Villaroche.

Conçu et aménagé par les bénévoles, celui-ci est installé dans le hangar Saint-Chamas, un ancien hangar à hydravions de 4 000 m². Ce bâtiment qui servait de base à l'école de pilotage Gnome et Rhône, alors située à Saint-Chamas, sur les bords de l'étang de Berre, avait été démonté en 1947 pour prendre la direction de Villaroche. Transporté d'abord par péniche sur le Rhône et la Saône et enfin en camion jusqu'à Villaroche pour être remonté. Il va abriter pendant trente ans les avions prototypes des essais en vol de Snecma, jusqu'au transfert des essais en vol à Istres.

Entretien avec Jean-Claude Dufloux

Editorial (Suite)

Enfin, l'exploration de nouvelles pistes de recettes n'est pas à négliger. Toutes les idées étant bonnes à prendre, n'hésitez pas à vous manifester si vous pensez avoir identifié un moyen de remplir notre escarcelle.

Après avoir dignement fêté nos 25 ans, n'est-il pas temps de se projeter et de réfléchir à l'avenir? Ce sera le second défi sur le temps long cette fois. Une réflexion profonde sur nos orientations à 5-10 ans doit être engagée afin de définir des axes de pérennisation et de développement de nos activités.

Plusieurs voies de progrès sont d'ores et déjà sur la table pour adapter AIRitage aux évolutions de notre monde.

Là aussi, nous vous invitons à participer à ce moment d'échanges privilégiés.

À nous, tous ensemble, de tracer notre chemin.

Gaetan Sciacco
Président d'Airitage

En 1989, le nombre de moteurs restaurés grâce au travail de quatre années paraît suffisant pour que Snecma inaugure son musée, à la veille du 38ème salon international de l'aéronautique et de l'espace, quatre-vingts années après la première exposition internationale de la locomotion aérienne à Paris en 1909 où déjà la société des moteurs GNOME était présente.

C'est l'année suivante que l'Association des Amis du Musée Snecma s'est constituée.

RAISON D'ETRE

L'Association des Amis du Musée Safran assure la gestion du musée aéronautique et spatial Safran. Elle enrichit, sauvegarde, restaure et présente les collections du musée afin de faire connaître et transmettre aux générations futures ainsi qu'au plus grand nombre l'excellence des produits du deuxième équipementier au monde.



Restauration Atar 08K50 Super Etendard Marine © AAMS

Les ACTEURS

Tous les membres de l'Association des Amis du Musée Safran dans leur très grande majorité (95%) sont issus du groupe Snecma puis Safran.

Ils apportent compétences et savoir-faire chacun dans leur domaine avec enthousiasme.

ACTIVITES COURANTES

- Secrétariat, finance, visites, boutique
- Revue, photos/vidéos, simulateurs
- Archives/documentation technique spécifique produits Safran
- Ateliers: chaudronnerie-soudure, mécanique, maquettes, menuiserie, motos et restauration des matériels Safran,
- Recherche de matériels
-

L'association des Amis du Musée Safran est l'indispensable bras armé de Safran pour le fonctionnement du musée aéronautique et spatial Safran.

LES PLUS ... (liste absolument pas exhaustive)

Une aventure captivante et enrichissante sur le plan humain et technique.

LES MOINS ... (incomplète ?)

Un manque de place évident tant nous avons de chantiers en cours et à venir.

POUR JOINDRE L'A.A.M.S.

Association des Amis du Musée Safran
Musée aéronautique et spatial Safran
Rond-point René Ravaud 77550 REAU
GPS : 45°56'04"N / 0°59'25'O
<https://aams.museum>

***AIRitage: Envisagez-vous une activité ou une opération particulière***

J'envisage le développement d'une activité « fabrication additive ». En effet, pour des matériels très anciens la fabrication de certaines pièces ou composants peut s'avérer très délicate voire impossible car notre parc machines n'est pas adapté.

Cette activité fluidifiera les tâches et améliorera très largement notre réponse aux problématiques posées par la restauration des matériels.

AIRitage: Comment vivez-vous votre partenariat avec AIRitage ?

Connaissant AIRITAGE et le sérieux apporté dans la conservation du patrimoine, nous avons parlé il y a longtemps, lors de différentes rencontres, de ce que nous pouvions faire ensemble. Aujourd'hui c'est chose faite !

Nos deux associations ne pouvaient qu'avoir une vision commune pour la sauvegarde et la préservation du patrimoine de nos groupes.

Nos échanges, notre coopération seront le ciment de notre partenariat

*Merci à Jean-Claude Dufloux
(interview réalisée en mars 2026)*

Carnet Gris

Jean Lentignac

J'ai côtoyé Jean durant ma période Communication à l'Aérospatiale. lors des réunions pour créer le journal groupe ou lors de visite de site aux Mureaux.

C'était un homme serviable, créatif, dynamique et discret mais toujours prêt à rendre service. Il était la pierre angulaire de l'association APRES de Suresnes.



Il a fallu cette rencontre lors du vernissage de l'expo "Verdun, la guerre aérienne" au M.A.E. organisée par C. Maunoury pour qu'ensuite on ne se quitte plus, Jean intégrant le C.A. de notre Asso en 2023. Comme le dit notre Président : « la soudaineté ajoute encore un peu plus de tristesse à cette nouvelle ! ».

Nous perdons un ami précieux de notre confrérie. Comme le disent Vanessa et Florence (Animation meeting) : « Ça nous brise le cœur. Nous espérons tellement qu'il se rétablisse vite.

Nous sommes donc sous le choc ».

Jean Lentignac - Expo Verdun © PVL

Jean Lentignac



Jean en cours de prise vue pour la promo des hélicos - Base
ALAT © J. Rosse

Jacques Rosse de l'association Les Alouettes se rappelle avoir eu la chance de rencontrer Jean dès le début des années 80, alors qu'il faisait partie de l'équipe audiovisuelle du Centre Technique de Suresnes avec MM. Jean Claude CAILLOU, Claude SAGROUN et notre ami Roger GUIGUI (qui l'a bien connu depuis 1978 alors qu'il était au service photo à Suresnes). Jacques était alors photographe à la division hélicoptères d'Aérospatiale, avec Jean ils ont effectué nombre de missions pour la promotion des hélicos (cf. photo ci-contre prise lors d'une mission auprès des légionnaires d'Aubagne). « Jean était un garçon passionné d'aéronautique et d'une gentillesse remarquable, apprécié de tous il était disponible pour partager sa passion », précise-t'il.

Roger Guigui – responsable photo à la Direction de la communication du groupe – se souvient de leur collaboration qui dure depuis 50 ans avec nombre de missions à travers le monde dont un reportage sur le voyage du Pape Jean XXIII au Lichtenstein. Roger, en plus des qualités citées ci-dessus, évoque ses compétences en matière cinématographiques qui ont permis d'effectuer des reportages dans tous les domaines de notre société. En juin de cette année, Jean réalisa avec C. Cotillard un petit film présentant nos locaux du Plessis ainsi que toute l'équipe des Archivistes à l'occasion des 25 ans de notre Association. Sa peine est à la hauteur de leur amitié !

Philippe JUNG évoque la Stupeur ! Il connaissait Jean de longue date, et toute sa gentillesse, sans compter son professionnalisme. Ils avaient non seulement des liens étroits comme collègues Aérospatiale appartenant à la division DSBS, mais en plus la même passion pour l'histoire, en particulier celle des établissements de Cannes et des Mureaux auxquels Philippe a appartenu).

Oui nous sommes très tristes devant ce départ brutal. Tous se joignent à moi pour présenter nos sincères condoléances profondément émues à son épouse, ses filles et sa famille.

*Philippe Van Lierde
Secrétaire Général AIRitage*

Vie des Associations

Les vieilles Racines fêtent leur centenaire 1926 - 2026

Cent ans de connaissances des techniques, moteurs de l'aéronautique de demain, d'histoires des femmes et des hommes passionnés de rêves et d'aventures menés toujours plus haut, toujours plus loin. Tous ces défis relevés ont cimenté la colonne vertébrale des aéronautiques militaires et civils, d'Icare au Rafale !

C'est ainsi que Les Vieilles Racines fêtent leur Centenaire, cette année en 2026 !

Un peu d'Histoire pour les passionnés : le dimanche 9 mai 1926, une vingtaine de mécaniciens, techniciens, ingénieurs et constructeurs se réunissent à la Taverne Municipale (Place de l'Hôtel de Ville de Paris) à l'initiative de MM. Ferlay, Grapin et Magnet, pour créer une association qui puisse accueillir tous les pionniers de l'aéronautique, y compris les « rampants ».

En effet, l'association Les Vieilles Tiges, créée en 1922, n'intègre à cette époque que les navigants, ce qui n'empêche pas la bonne entente puisque Léon Bathiat, Président des Vieilles Tiges sera nommé membre d'honneur des Vieilles Racines. Il aurait suggéré le nom aux fondateurs : « Pour que les Tiges poussent, il faut des Racines ».

Le premier banquet de l'Association a lieu le 11 décembre 1926, M. Bokanowski, ministre du Commerce y est invité. L'insigne de l'association est créé en avril 1927.

Les vieilles Racines fêtent leur centenaire 1926 - 2026



Pilote et Mécanicien © VR

Très rapidement, mécaniciens, constructeurs, ingénieurs et pilotes adhèrent aux Vieilles Racines.

Parmi les plus connus on comptera au fil des ans : Alkan, Amiot, Anzani, Blériot, Béchereau, Bellonte, Birkigt, Bloch-Dassault, Breguet, Brocard, Chauvière, Caudron, Caquot, Coste, Denain, Esnault-Pelterie, Farman, Frantz, Hatton, Herbemont, Héreil, Jacottet, Laurent-Eynac, Letord, Levasseur, Merville, Potez, Paulhan, Pelletier d'Oisy, Rafaut, Ravaut, Riffard, Renault, Salis, Satre, Souriau, Voisin, Wibault ...

Notre communication

Le Bulletin des Vieilles Racines : « CONTACT »



Les articles publiés sont écrits par des adhérents ou des auteurs extérieurs à l'Association. Ils abordent des sujets originaux, souvent tirés de l'expérience professionnelle des auteurs.

En parallèle, des nouvelles sont données sur la vie de l'Association et il existe une lettre d'informations interne « Les nouvelles des V.R. ».

Le site Internet : <https://lesvieillesracines.fr>

Il permet de nous joindre, de s'inscrire en ligne, de connaître nos activités, la vie de l'Association et d'y trouver des photos de nos manifestations. La rubrique « le coin du Fana » propose des articles originaux, des adresses numériques de sites intéressant l'aéronautique et l'espace et les récentes publications en matière d'aviation.

Les réseaux sociaux

L'Association est présente sur Facebook : <https://www.facebook.com/lesvieillesracines>

Elle est également inscrite sur LinkedIn

Elle dispose sous le nom les Vieilles Racines, d'un compte Instagram et d'un compte X (ex Twitter)

Reconnaitances et Prix littéraire

L'Association décerne, sa médaille dite "Médaille des Vieilles Racines" et sa "Grande Médaille", à des personnalités civiles et militaires qui se sont distinguées au cours de leur carrière aéronautique, ou à ses membres particulièrement actifs dans l'exercice de leur fonction au sein de l'Association. Dans les mêmes conditions, les Vieilles Racines sont habilitées à présenter des mémoires aux autorités compétentes, en vue de l'obtention, pour des membres particulièrement méritants, de la Médaille de l'Aéronautique.

Les Vieilles Racines participent, à différentes actions soutenant les carrières aéronautiques et spatiales, participant notamment au financement des Bourses de la vocation aéronautique du TOMATO. Depuis 1980, chaque année, le TOMATO décerne des bourses destinées à encourager et soutenir des vocations déjà affirmées, dans les spécialités de l'Aéronautique et de l'Espace, cursus «Pilote» ou «Ingénieur». Avec l'UNPN, Les Ailes Brisées, l'ANORAAE, l'APNA, les Pilotes de Chasse, les Vieilles Tiges, Les Vieilles Racines décernent tous les 2 ans, un Prix littéraire : le « Prix Guynemer ».

Commémorations du centenaire 1926 – 2026

Pour le centième anniversaire de sa création, le Conseil d'Administration de l'Association a décidé de marquer l'année 2026, par plusieurs manifestations trimestrielles, des visites et des conférences. Celles-ci se dérouleront dans des lieux prestigieux sur le thème de l'histoire de nos métiers mais aussi sur une vision de l'avenir, alors que « l'avion », soumis à une forte pression pour diminuer ses émissions carbonées, doit évoluer radicalement. Le programme des manifestations est disponible sur le site internet de l'Association <https://lesvieillesracines.fr>

Les vieilles Racines fêtent leur centenaire 1926 - 2026

Une première antenne implantée à Luxeuil ouvre ses portes dès le mois de février en partenariat avec la Mairie et des représentants de l'aviation civile et militaire. Pour identifier son ancrage industriel le centenaire de l'Association a l'honneur d'être parrainé par une haute personnalité de la profession.

Enfin, et pour rappeler le premier banquet de l'Association le 11 décembre 1926, c'est dans cette tradition que nous clôturerons le centenaire des Vieilles Racines, par un diner de prestige, le 11 décembre 2026 à l'Aéro-club de France, soit 100 ans après, jours pour jours.

L'avenir des Vieilles Racines



Bricy 2013 © VR

Continuer à faire connaître l'épopée aéronautique et spatiale

Eveiller les jeunes générations aux métiers techniques aéronautiques et spatiaux par l'organisation d'un cycle de conférences adapté, en liaison avec l'éducation nationale et les municipalités.

Communiquer sur les différents programmes actuels et les technologies émergentes, sources des ruptures technologiques, seules capables d'assurer la pérennité de notre industrie.

Renforcer notre présence numérique, site internet et réseaux sociaux.

Prochainement, les Vieilles Racines deviendront « Les Vieilles Racines de l'Air et de l'Espace »

Comment nous joindre ?

Association reconnue d'utilité publique, décret du 23 mai 1973

Siège social : 30, rue de l'ancienne mairie, 92100 Boulogne-Billancourt

Téléphones : 01 46 05 03 38 – 07 86 22 42 32

Courriel : lesvieillesracines@orange.fr

Site internet
<https://lesvieillesracines.fr>

Philippe RIBATTO
*Président de l'association
des Vieilles Racines
Membre d'Airitage*



Carnet Gris

Hommage à Philippe Girard : 9 avril 1930 -30 novembre 2025



Philippe Girard © DR

Après des études supérieures qui l'ont conduit à Polytechnique, Génie Maritime, puis à Supélec, il démarre sa carrière professionnelle comme Ingénieur de l'Armement et participe à la création du laboratoire radio-radar de la Marine Nationale à Toulon pendant 8 ans.

Il y sera le premier responsable et acquiert une expertise technique solide qui marquera durablement son parcours pour la défense de l'Europe et de la France.

Il poursuit ensuite ses activités à l'OTAN, dans un cadre international, et sera basé Bruxelles. Il occupe alors les fonctions de directeur technique du programme NADGE « Nato Air Defense Ground System in Europe », pour la défense aérienne de l'Europe.

Cette expérience lui permet de développer une vision à long terme des grands programmes industriels et la coopération européenne.

Il rentre ensuite en France à Paris et rejoint l'industrie à AEROSPATIALE division Engins Tactiques, dont il deviendra plus tard le directeur, après avoir été plusieurs années l'adjoint de Michel Allier.

Il joue un rôle majeur dans le développement et la gouvernance de grands projets de défense en coopération entre autres avec l'Allemagne et l'Italie.

Hommage à Philippe Girard : 9 avril 1930-30 novembre 2025

Parmi les projets emblématiques, citons : MILAN, EXOCET ou ASTER. Convaincu que la réussite industrielle repose sur l'excellence technique et l'autonomie des équipes, il défend une organisation fondée sur la responsabilité, la confiance et la délégation.

Sa vision de l'industrie de défense était lucide et exigeante : un secteur caractérisé par un client unique, des cycles longs et des engagements sur plusieurs décennies, ainsi que par une forte contrainte étatique en matière d'exportation. Il estimait indispensable d'investir massivement en recherche - développement et industrialisation afin de garantir l'indépendance technologique et la compétitivité à long terme.

Homme de principes et de valeurs, il plaçait l'utilisateur final - le militaire - au cœur de la conception des systèmes, fort de son propre passé d'ingénieur de l'Armement. Il entretenait avec les équipes techniques, les responsables de programmes et les partenaires institutionnels des relations fondées sur la loyauté, la rigueur et la confiance mutuelle.

Très attentif à la transmission, il accordait une importance particulière à la formation des jeunes en les encourageant à débiter leur carrière par des postes d'études et de production afin d'acquérir une compréhension concrète des réalités industrielles.

Cette exigence et cet esprit d'engagement se sont également transmis à l'un de ses fils, qui a, lui aussi, suivi un parcours d'ingénieur avant de créer sa propre société de conseil en ingénierie, illustrant ainsi la continuité des valeurs familiales.

Très tôt membre actif de l'association AIRitage, Philippe Girard a été l'un des premiers à soutenir ses travaux et à accepter de témoigner dans le cadre du Livre Mémoire d'Expertise. Son engagement a contribué de manière précieuse à la sauvegarde et à la transmission de la mémoire de la Division Engins.

Nous gardons le souvenir d'un homme de conviction, d'un ingénieur visionnaire et d'un dirigeant profondément humain. Au nom de l'association AIRitage, nous adressons à sa famille nos plus sincères condoléances et notre profonde reconnaissance.

*Philippe Van Lierde avec l'aide de son fils Fabrice
Secrétaire Général AIRitage*

Vie d'AIRitage

Deux belles surprises en ce début d'année !



APCOS © PVL

La réception du 10ème numéro de la magnifique revue éditée par l'APCOS. Chapeau bas les amis pour ce qui est une « référence » dans le petit monde du patrimoine aéronautique !



R. Guigui & F. Adibi © j. Jama

La deuxième fut la venue parmi nous ce 21 janvier de l'ami ADIBI nous apportant les premiers exemplaires de son formidable livre traitant du mythique CONCORDE sous un angle digne d'intérêt que nous vous proposons de découvrir. Ce fut pour lui l'occasion de signer les premières dédicaces à nos archivistes dont le premier d'entre eux a été Roger Guigui grand pourvoyeur de photos. Un seul mot « bravo » !

*Philippe Van Lierde
Secrétaire Général AIRitage*

Ces années là...

de Gaetan Sciacco
Président d'AlRitage

1946... il y a 80 ans

- 17 février: premier vol du Morane Saulnier MS 660. L'avion de tourisme destiné à être vendu en kit préfabriqués

1956... il y a 70 ans

- 31 janvier: premier vol du bimoteur de transport Nord 2503 équipé de deux moteurs Pratt and Whitney R-2800 de 2 500 ch
- 28 février: La Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO) adopte la dénomination de Ouest-Aviation.

1966... il y a 60 ans

- du 6 février au 3 avril le Nord 262 (Nord Aviation) effectue une tournée de présentation en Asie (Japon, Inde, Indonésie) et Océanie (Australie et Nouvelle-Zélande) parcourant 45.000km en 57 jours

- 17 février: Lancement du satellite D-1A Diapason par une fusée Diamant A depuis le Centre interarmées d'essais d'engins spéciaux d'Hammaguir en Algérie..

1976... il y a 50 ans .

- 21 janvier: Début de l'exploitation commerciale de Concorde entre Londres et Bahreïn
par British Airways et de Paris à Rio de Janeiro sous les couleurs d'Air France
- 2 mars: premier tir d'essai du missile antinavire air-mer AM-39 Exocet produit par la SNIAS

1986... il y a 40 ans

- 22 février: lancement du satellite Spot 1 d'observation terrestre par une fusée Ariane 1
- 28 mars: lancement V-17 d'Ariane-3 emportant le satellite Brasilsat 2 (Brésil) et GSTAR 2 (USA) depuis le nouvel ensemble de lancement ELA 2 de Kourou.
1996.. il y a 30 ans
- 7 février: Le Concorde (G-BOAD) de British Airways bat son record de vitesse de traversée de l'Atlantique de New York à Londres en 2 h 52 min 59 s soit une moyenne de 2 011 km/h.

2006... il y a 20 ans

- 6 au 10 Février: l'Airbus A380 réalise avec succès une série d'essais par grand froid (-30C°) dans la région du Nunavut, au cœur du nord canadien.

2016... il y a 10 ans

- 20 janvier: Lufthansa met en service le premier A320NEO (New Engine Option).

Vie d'AlRitage

Rencontre avec l'équipe Mécénat de MBDA



de G à D Mme Hezode, Mr Bugaut et Mr Storksén © PVL

C'est la première fois que nous avons eu le plaisir de rencontrer l'équipe Mécénat de MBDA, ce fut un moment sympathique au cours duquel nous avons présenté notre association. Lors de nos échanges, l'équipe Partenariats et Mécénats de MBDA France nous a fait la proposition de tenir une conférence méridienne dans les locaux de MBDA, l'objectif étant de mieux faire connaître l'histoire de MBDA France depuis ses origines.

Nous avons bien évidemment répondu « OUI »

Être venu jusqu'à nous a fait un grand plaisir à nos bénévoles ! Merci à tous les trois.

*Philippe Van Lierde
Secrétaire Général AlRitage*

Écouter son cœur un *Roman* de Sandrine Vacher

Préface de Gérard Feldzer - Illustration de couverture de Céline Théraulaz



Sandrine Vacher © E. Blueman

Sandrine Vacher est notre interlocutrice depuis la mise sur pied du rassemblement de Melun-Villaroche. D'une efficacité remarquable, elle a facilité par son charisme et son écoute toutes nos participations. Cela a créé entre nous une belle complicité et nous ne résistons pas à promouvoir son 1er roman.

Ci-après nous reproduisons le « pitch » réalisé par son éditeur :
« Céleste, hôtesse de l'air chez Air France, s'est récemment affranchie d'une relation toxique et tente de se reconstruire dans son nouvel appartement du village des JO à Saint-Denis. Désireuse de redonner du sens à sa vie, elle se porte volontaire comme bénévole auprès de l'ONG Aviation Sans Frontières. C'est ainsi qu'elle rencontre Teko, un petit Togolais de cinq ans, fragile, silencieux et bouleversant, qu'elle ramène en France pour une intervention vitale. L'enfant, dont le prénom signifie « espoir », bouleverse son quotidien et son cœur plus qu'elle ne l'aurait imaginé. »



© E. Blueman



S. Vacher et P. h. Van Lierde © MVL

Ce roman est une ode à la bienveillance, à la reconstruction de soi et aux liens que l'on tisse parfois au-delà du sang. Il explore les liens humains, le soin de l'autre, la transmission et la résilience.

Nous vous en proposons donc la lecture :
Editions Blueman - Editionsblueman.com -
Contact : Guillaume Feliu /
hello@editionsblueman.com

*Philippe Van Lierde
Secrétaire Général AlRitage*

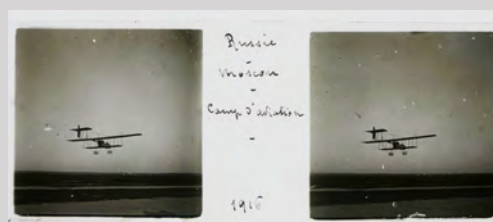
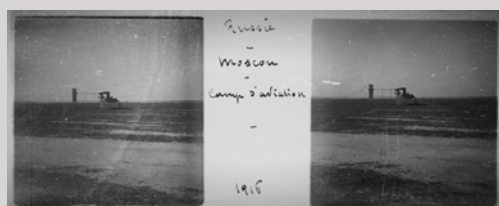
Vie d'Airitage

Sauvegarder le Patrimoine familial !!

Ce qui m'amène aujourd'hui est l'achèvement de la numérisation des anciennes plaques photographiques pour « Taxiphote » prises par mon grand-père Jacques Taffanel entre 1909 et 1940 (plus de 3000).

Les sujets sont pour la plupart familiaux, complétés par des voyages professionnels en de multiples pays plus ou moins lointains, illustrés par les photos que j'ai le plaisir de t'envoyer.

Peut-être t'ai-je raconté que Jacques Taffanel, de formation X-Mines, avait été envoyé en Russie par le gouvernement français au début de la guerre de 14-18 pour développer les fabrications locales de munitions (les "dragées", en langue censure). Il est devenu le chef de cette mission française au cours du conflit. C'est durant cette époque (bien différente de celle d'aujourd'hui !), en 1916, qu'il a eu l'occasion de rencontrer un aviateur français de passage à Moscou qui l'a emmené faire un tour en avion à bord de son appareil, un biplan Voisin.



Il a relaté cette aventure, alors peu commune, dans une lettre adressée à sa mère restée à Paris. Ses nombreux courriers personnels ont été bien plus tard dactylographiés du temps de son fils, mon propre père. J'ai retrouvé le passage où il en parle avec les clichés de l'avion.

Extrait du courrier du 9 juin 1916

En dehors du travail une seule chose sensationnelle au cours de ces 8 derniers jours. Il est arrivé, il y a quelque temps, une mission d'aviateurs français ; l'un d'eux, le lieutenant Bonnier est à MOSCOU, Hôtel National, où il reçoit des appareils avant de partir bientôt pour le front.

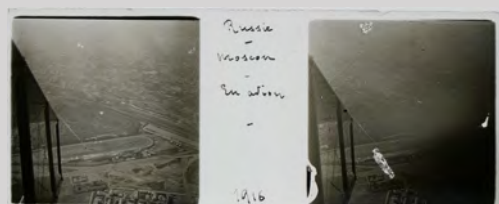
C'est un garçon de bonne famille, simple de façon assez cultivé ; comme exploit d'aviation, il avait, avant la guerre, fait PARIS - JERUSALEM - LE CAIRE.

Vendredi dernier, il faisait un temps magnifique, très calme ; je suis allé avec lui à 7h matin au camp d'aviation ; il m'a emmené sur un biplan Voisin et m'a promené pendant 20 minutes ; nous sommes montés jusque 1250 m c'était merveilleux ; je voyais tout MOSCOU comme sur un plan en relief et les courbes argentées de la Moskova jusqu'à un très lointain horizon ; les gens comme des puces à peine visibles ; sensation de sécurité absolue. Descente en spirale et atterrissage tout doux devant les hangars.

J'ai pris quelques photos ; 2 sont ratées, parce que l'appareil était très inconfortable à tenir - j'avais peur, aussi de le laisser tomber - et mon doigt a accroché l'obturateur, mais trois - ou quatre - sont réussies ; sur 2 on voit l'aile au premier plan et MOSCOU, loin, loin par terre. Le même matin, j'ai pris une série d'avions partant ou atterrissant ; ce sera une amusante série pour le « taxiphote ».

Le surlendemain, nous avons vu, hors des tribunes, une fête d'aviation au bénéfice des blessés ; temps orageux, interruption par pluie d'orage ; avant la pluie, nous avons vu le français Péquet faire une impressionnante série de looping « the loop », et une "descente en feuille morte" très réussie.

La qualité n'est pas optimum compte tenu des circonstances et de leur âge, mais leur rareté, il me semble, en vaut la peine.



Sauvegarder le Patrimoine familial !!

J'ajoute une photo du groupe en 1917 où mon grand-père est le 2ème homme debout à gauche devant la porte vitrée, portant une décoration.



Ces photos sont à l'état brut, sans retouches, telles que je les ai trouvées.
Je termine en te souhaitant, ainsi qu'à toute l'équipe d'Airitage, une très belle année 2026.

Bien Chaleureusement

*Dominique Taffanel
Membre D'Airitage*

Vie d'Airitage

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

IMPECCABLE MISE A POSTE

La Delta n° 107 causa quelques frayeurs : le 1er étage coupa alors qu'il restait encore 430 kg d'oxygène liquide, puis 9 secondes après l'allumage du 3^e étage la centrale inertielle tomba en panne. Une orbite de transfert correcte fut heureusement néanmoins atteinte : 402 x 38.065 km, inclinée à 13,2° sur l'équateur. Après séparation du lanceur, en rotation à 2 t/s autour de son axe principal (roulis), tangent à l'orbite, le Symphonie 1 de 402 kg devint le premier satellite européen de télécommunications, numéroté 1974-101A (101^e satellisation de 1974 dans le monde).

La mise en route fut nominale, les cellules photovoltaïques des six panneaux extérieurs du générateur solaire, toujours repliés, fournissant la puissance requise et permettant l'établissement des liaisons avec le sol. Au deuxième apogée le 20 décembre, le centre de contrôle allemand à Oberpfaffenhofen commanda une correction de l'axe de spin, suivi d'une deuxième, plus fine. Le moment de vérité intervint le 21, avec la mise à feu du moteur Bölkow à ergols liquides de 400 N de poussée, combinant un mélange hydrazine/méthylhydrazine et un mélange d'oxydes d'azote : jusqu'alors les circularisations d'orbites des satellites de télécoms avaient été assurées par des moteurs à propergol solide, moins performants.

Fonctionnant pendant 20 minutes, il augmenta la vitesse de 1.473 m/s, pour 1.472 prévus ! L'Europe arrivait pour la première fois en orbite géostationnaire, à 34.063 x 38.122 km avec une inclinaison de 0,57° et une période de 24 h 12. Il restait à affiner la trajectoire, en route vers la position orbitale assignée : deux corrections de dérive furent ainsi réalisées, de 19,75 m/s le 22 décembre, et 44,9 m/s le 23.

L'équipe franco-allemande des opérations embarqua alors à midi dans un Falcon 20 d'Europe Falcon Service, direction Toulouse-Blagnac, puis le CNES. A 18 h 03 le système yoyo de masselottes à l'extrémité de deux câbles diamétralement opposés fut libéré, réduisant la rotation à 3,95 t/min.

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

Une nouvelle opération cruciale suivit, le déploiement d'un des plus complexes générateurs solaires jamais conçus, du fait de la forme hexagonale de la plate-forme. De responsabilité Aerospatiale Cannes, il avait une puissance en fin de vie de 187 W. Pour chacune de ses trois ailes simultanément, rotation de 120° autour de l'axe de roulis, rotation de 60° du panneau extérieur autour d'un même axe, enfin rotation de 180° du panneau inférieur ainsi libéré autour d'un axe perpendiculaire aux deux précédents ! Or la tendance d'éléments mobiles à rester collés au froid et dans le vide est bien connue : régulièrement des satellites doivent être « secoués » pour finalement réussir des déploiements dans l'espace... Tout se passa bien, mais encore fallait-il ensuite assurer le verrouillage de ces trois ailes et leurs 12 panneaux, avec autant de nouveaux mécanismes. L'impressionnant succès fut acquis d'entrée, réduisant la rotation du satellite à 1,8 t/min. Dès 21 h 09 la roue à inertie Teldix stabilisatrice put être lancée, réduisant le spin à 0,84 t/min. Ce fut alors le tour des petits moteurs-fusées à gaz froid (azote) de 1 N des Mureaux, abaissant la rotation à 0,52 t/min.

Le lendemain 24 décembre à 5 h 06 le senseur infrarouge dynamique acquit la Terre, ouvrant la voie à la manœuvre critique de tangage de 90° devant permettre aux antennes de pointer vers la zone de couverture. Débutée à 5 h 16, elle se conclut dès 5 h 36. A 7 h 00, Symphonie était stabilisé, roulis et nutation annulés, en lent cheminement vers sa position orbitale opérationnelle à 11,5 Ouest. A 7 h 51 Bernard Deloffre, le secrétaire exécutif, envoya le telex historique annonçant aux autorités le succès des opérations. Avec le recul, une telle réussite obtenue en à peine plus de deux jours et demi, par une nouvelle équipe, qui plus est internationale, et pour un satellite révolutionnaire, le premier télécom géostationnaire stabilisé trois axes au monde, est extraordinaire ! Sans compter de longues années de travail, en n'étant même pas certains de pouvoir in fine lancer.



L'historique échange Giscard-Schmitt du 12 janvier 1975 en direct via Symphonie 1 © Ph. Jung

Dans ces conditions, le gouvernement français demanda au CNES d'être opérationnel dès le 1^{er} janvier 1975 pour un échange entre le président Giscard d'Estaing et le Chancelier Schmitt. Il fallut donc accélérer la dérive, et commencer la mise en route de la charge utile, limitée à la bande SHF.

C'est alors, le 29 décembre, qu'une première panne vit la défaillance de l'oscillateur local, aussitôt compensée par la mise en route de l'élément redondant. Le même jour une correction est-ouest permit à tout le monde d'être prêt... pour apprendre que le direct devait être reporté au 12 janvier. Ce qui permit d'arriver à poste, essayer tous les sous-systèmes et équipements, dont les deux amplificateurs TOP (Tube à Ondes Progressives) AEG de 12 W et les deux senseurs infrarouges SODERN STA-01, centrant la Terre au milieu de quatre points de la circonférence terrestre - achevant de ridiculiser l'embargo américain...

Dès le 20 janvier 1975, Symphonie découvrit un phénomène sur lequel les USA étaient jusque-là restés silencieux : des décharges électrostatiques affectaient, heureusement temporairement, la télémesure et la batterie. En juin des essais au CNES Toulouse sur le Modèle d'Identification (MI, pour essais électriques) confirmèrent le soupçon de décharges provoquées par les super isolations thermiques, jouant le rôle de condensateurs. Il fut ainsi spécifié par la suite de les mettre à la masse. Le satellite américain SCATHA (Spacecraft Charging AT High Altitude, en orbite 28.000 x 42.000 km inclinée à 8,3°) confirma en 1979 l'importance de vérifier les propriétés électriques des revêtements extérieurs, réflecteurs d'antennes compris.

SYMPHONIE 2, DEJA LA ROUTINE, ET UN EXCEPTIONNEL BILAN

Lancé le 26 août 1975 par la Thrust Augmented Delta 2914 n° 114, Symphonie 2 fut à poste encore plus rapidement, le 13 septembre, avec le n° 1975-77A. Michel d'Ornano décora l'équipe française le 19 Mars 1976 : Pierre Usunier (directeur des systèmes balistiques et spatiaux à l'Aerospatiale) et Altovksi (Thomson) officiers de la Légion d'Honneur, Pierre Madon officier de l'Ordre du Mérite National, et plusieurs chevaliers du Mérite.

Interdits d'utilisation commerciale, les deux satellites entamèrent immédiatement un vaste programme d'emplois internationaux, notamment pour l'ONU avec des liaisons Genève-Jérusalem, et l'UNESCO. La communauté des territoires français et des pays de langue française fut largement couverte, telles des liaisons entre Montréal et Québec, avec les universités, institutions et associations françaises, dans les domaines de la médecine de la chimie, des mathématiques, du droit, des média.

Des campagnes de télé-enseignement furent organisées en Afrique avec des stations mobiles à Casablanca, Kigali au Rwanda et Yaoundé au Cameroun. Jusqu'à l'Inde, avec le remarquable programme STEP (Satellite Telecommunications Experiments Project) : Symphonie 1 fut ainsi déplacé à 49° Est de juin 1977 à 1979, notamment pour du télé enseignement. Chine et Iran participèrent également.

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



Le remarquable bilan des cinq premières années fut présenté lors d'un symposium à Berlin en 1980, correspondant à la durée de vie contractuelle des satellites. 48 stations furent déployées dans 18 pays, et 15 autres pays utilisèrent les Symphonie, pour un total de 26 organisations : Allemagne, Arabie Saoudite, Belgique, Cameroun, Canada, Centrafrique, Chine, Côte d'Ivoire, Egypte, Espagne, Finlande, France, Gabon, Guinée, Hollande, Inde, Indonésie, Iran, Irlande, Israël, Italie, Kenya, Libye, Maroc, Népal, Norvège, Pakistan, Rwanda, Suisse, Togo, Tunisie, URSS, USA. Il y eut également la Thaïlande.

Parmi les expérimentations techniques, on note la technologie TDMA (Time Division Multiple Access), la synchronisation d'horloges atomiques entre Pleumeur-Bodou en Bretagne et Raisting, des connexions grand débit entre ordinateurs français et américains (IBM) et téléphone à porteur unique en Europe. Ainsi, après des essais de téléphonie avec La Réunion, la France lança-t-elle le programme de satellites nationaux Telecom 1.

En fait, mission accomplie, le CIFAS avait été dissous dès le 1^{er} janvier 1980. Lors de l'assemblée du 26 mai 1981 les comptes finaux furent approuvés, et pour cause, avec un bénéfice, réparti entre les partenaires, un exploit rare dans le domaine aérospatial !

UNE ETONNANTE LONGEVITE

C'était toutefois très loin d'être fini ! Deux incidents seulement avaient été alors enregistrés. En mai 1976 Symphonie 2 avait perdu sa stabilisation suite à la fuite d'une valve sur un moteur 10 N, et à de vains efforts de rétablissement à Oberpfaffenhofen. Finalement c'est le système à gaz froid des Mureaux, couplé au 10 N n° H7, qui permit de remettre en position un axe de spin alors très décalé. Lors du transfert vers l'Inde en 1977, la vitesse de rotation de la roue à inertie commença à fluctuer suite à l'injection un peu trop forte de lubrifiant, et ce ne fut donc que temporaire.

Ce lubrifiant précisément épuisé en mai 1983, la roue de Symphonie 1 cessa de fonctionner. Le satellite étant alors stable en lente rotation, il fut décidé de tenter quand même de l'envoyer sur l'orbite cimetière inaugurée en 1977 par l'Intelsat 3A, afin de libérer la très stratégique orbite géostationnaire et laisser la place au successeur. Il restait en effet de l'azote, et c'est donc encore le système à gaz froid qui permit, par de savantes manœuvres alternatives « à la main » des deux moteurs de 1 N n° K5 et K6 (car ils n'avaient pas exactement la même poussée), deux fois pour monter l'apogée de 70 km au-dessus de l'orbite géostationnaire, puis deux autres fois pour circulariser ! Le satellite fut ainsi retiré le 12 août 1983, au terme d'une durée de vie de 8,7 années, supérieure de 74% à la spécification ! En décembre 1984, Frédéric d'Allest, créateur d'Arianespace et directeur général du CNES, déclencha le transfert de Symphonie 2, obtenu le 19 décembre après 9,3 années de service, près du double prévu ! Les Symphonie furent ainsi, après les Intelsat III, les seconds satellites télécoms à être transférés en orbite cimetière. L'esprit Symphonie est toujours vivace, avec réunion des anciens tous les dix ans, la dernière avec un symposium franco-allemand à Cannes le 22 janvier 2025.

UN HERITAGE EXCEPTIONNEL

Ce dernier symposium a montré que le programme Symphonie fut en fait une des plus grandes réussites de l'histoire de l'astronautique. Qu'une nouvelle équipe, binationale, sans aucune expérience en télécoms spatiales, réussisse immédiatement un sans faute pour le premier satellite de télécom européen, le premier géostationnaire européen (et le 3^e après USA et URSS), puis confirme avec un deuxième, avec quasi doublement de la durée de vie prévue, est en effet unique. Avec de surcroît deux révolutions technologiques : le premier emploi d'un moteur d'apogée biliquide, permettant potentiellement d'augmenter la durée de vie - jusqu'à un an - en cas d'un lancement très précis en orbite de transfert ; le premier satellite de télécom stabilisé trois axes opérationnel !

Une autre révolution dans le domaine fut l'emploi d'une architecture structure optimale à base de tube central sur lequel était fixé l'essentiel de la masse, avec le moteur d'apogée et son réservoir, dûment reprise par RCA sur sa nouvelle plate-forme de télécom RCA 3000 avec Satcom 1 lancé un an plus tard le 12 décembre 1975.

L'impressionnante fiabilité du générateur solaire et de ses nombreux mécanismes fit d'Aérospatiale un grand spécialiste de ces derniers. La plupart des équipements de Symphonie étaient aussi nouveaux, dont les tubes amplificateurs AEG, ce qui ne rend que plus remarquable leur fiabilité.

Ce fut le début de l'industrie spatiale européenne des télécoms. Pour la première fois aussi, une entité étatique hors USA, URSS et radio-amateur OSCAR ne fut pas maître d'oeuvre d'un satellite, mais l'industrie, avec le CIFAS. Avec en plus en conclusion un rarissime bénéfice !

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

L'héritage de Symphonie est considérable. Comme il est bien connu, il prouva que l'Europe ne devait pas se cantonner à acheter satellites et lancements aux USA, et avait bien fait de lancer le programme LLIIS proposé par la France depuis septembre 1972, accepté en décembre et rebaptisé Ariane. Or le développement explosif des télécoms spatiales, via de grandes antennes sol, amena à réfléchir à la télévision directe de l'espace au particulier, concrétisée par le CTS 1 Hermes canadien expérimental lancé le 17 janvier 1976 avec TOP de 100 W.

Dans un schéma symétrique à celui de Symphonie, l'Allemagne ayant débuté la première les études en la matière, une équipe Germano-Française fut ainsi créée, l'Integrated Project Team (IPT) à Munich-Ottobrunn, chez MBB. Le développement fut long, car il fallut un gros satellite, TV-SAT/TDF, en effet équipé de très puissants TOP de 230 W.

Ce fut l'occasion pour MBB de simplifier l'architecture de la propulsion, avec un Unified Propulsion System (UPS), employant un 400 N d'apogée et quatorze 10 N pour le contrôle d'orbite et d'attitude, alimentés par quatre réservoirs d'ergols communs, repris du module de freinage en développement pour la sonde orbitale jovienne Galileo, lancée en 1989. TDF-1, le premier satellite de télévision directe opérationnel au monde fut lancé le 28 octobre 1988 par une Ariane 2.

Le chef de projet, Kuno Schneider, avait été l'adjoint de Madon sur Symphonie. Suivi du TV Sat 2 et du TDF 2, il fut aussi exporté dans les pays scandinaves dès 1989, avec Tele-X. Par ailleurs, l'apport d'Aérospatiale (structure, contrôle thermique, câblage et séparation) et MBB (contrôle d'attitude et d'orbite) fut décisif dans la première sélection par Intelsat en 1976, à la fois d'un satellite stabilisé trois axes et de Ford, pour sa cinquième génération : brisant le quasi monopole Hughes, ce fut alors le plus gros contrat de satellites civils, avec 15 exemplaires.

Il y eut aussi un héritage indirect. Au vu du grand avancement du programme Symphonie, avec en 1973 le prototype en intégration à Ottobrunn et le modèle de vol MV 1 devant suivre le mois de février suivant aux Mureaux, l'ESRO, bien que dédiée à la science, lança en 1973 trois programmes de satellites d'application : Aerosat pour l'aéronautique (abandonné), Meteosat (gagné par COSMOS/Aérospatiale), et OTS (Orbital Test Satellite) pour les télécoms (gagné par MESH/HSD). Symphonie fut donc, là encore un puissant déclencheur en Europe, notamment pour la famille ECS/Telecom/Eurostar.

Enfin, Symphonie fut à l'origine de la remarquable plate-forme Spacebus, suite à une audacieuse proposition industrielle Aérospatiale en 1980 à l'appel d'offres d'une deuxième organisation internationale, Arabsat, qui venait d'être créée en 1976 par 22 pays arabes.

(à suivre)

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

Carnet Gris

Jean-Marie MIR 1942 - 2026



Jean-Marie Mir © collection Famille Mir

Un grand (et pas seulement par la taille) monsieur nous a quittés au deuxième jour de l'année 2026.

Diplômé des Arts et Métiers (Gadzart), Jean-Marie MIR entre à Marignane à la Division Hélicoptères en Production, où il devient chef d'unité.

Il est appelé en 1976 (à 34 ans) à rejoindre le nouveau et jeune directeur de Nantes (Jean-Louis Fache, 32 ans) comme adjoint en charge de la production.

Durant 6 ans, le couple Fache-Mir va transformer l'usine de Nantes à la fois dans l'organisation industrielle et aussi dans le dialogue social.

Quand Jean-Louis Fache est nommé en 1982 directeur de l'établissement de Toulouse, il appelle Jean-Marie Mir à le rejoindre comme chef de production de Toulouse.

Jean-Marie MIR 1942 - 2026

Il prend ensuite, en plus, le rôle nouveau de DRH de la Division Avions (c'est l'époque où les fonctions, auparavant dans les usines, sont renforcées au niveau de la division).

En 1993 il part aux Mureaux auprès du directeur de la Division Espace.

En 1997, Yves Michot, président d'Aérospatiale depuis peu, l'appelle au Siège à Montmorency comme Secrétaire Général du groupe.

Puis vient le temps de la fusion avec Matra puis de la création d'EADS, c'est à ce moment qu'il prend sa retraite et se retire en Bourgogne.

Il aura participé à presque toutes les activités aérospatiales : hélicoptères, avions, espace, siège.

Sur le plan humain, il était très proche des gens, quels que soient leurs niveaux hiérarchiques. Il avait su établir une relation de confiance avec les syndicats. Il cherchait toujours le terrain d'entente et jamais le conflit.

Il ne cherchait pas la lumière mais il savait éclairer les autres.

À Marie-Ange son épouse, à ses enfants et petits-enfants, nous adressons nos sincères condoléances.

*Patrick Tédor
Membre d'Airitage*

Vie d'Airitage

Notre présence aux Meetings Aériens 2026

Le rendez-vous est déjà pris pour le meeting aérien de la Ferté Alais, édition 2026.

Nous serons donc présents les 23 et 24 Mai prochains, pour le meeting "le Temps des Hélices" qui fêtera cette année le 80ème anniversaire de la création de l'aérodrome de Cerny.

Notre équipe Meeting/Évènementiel sera très heureuse d'y accueillir les nombreux visiteurs qui passeront à notre stand en ce week-end de Pentecôte, événement très attendu par les fidèles et passionnés d'aéronautique.

Pour nos adhérents, le système des tarifs préférentiels est maintenu et sera appliqué comme les années précédentes.

Cette année, nous aurons l'honneur d'y accueillir Mr François Adibi, ancien commandant de bord du Concorde qui à l'occasion de la sortie de son livre « **Concorde-Notre part de rêve** », se prêtera au jeu des séances de dédicaces de son ouvrage sur notre stand, durant tout ce week-end.

À l'heure où se pose la problématique des réductions de subventions, notre prochaine participation au meeting de Melun Villaroche demande réflexion quand au maintien de notre présence ou non sur ce meeting peut, peut-être, être remise en cause.



Dédicace de f. Adibi © F. Jama

En effet, chaque année, les hausses tarifaires demandées par les organisateurs aux exposants, deviennent de plus en plus lourdes et nous oblige à reconsidérer notre engagement sur ce meeting, de nous positionner, pourquoi pas, sur le meeting de la Somme, fin Août.

Notre présence aux Meetings Aériens 2026

Les discussions sont en cours d'analyse et nous vous informerons bientôt, des choix effectués par l'équipe Meeting/Événementiel sur la décision prise.

Je tiens à remercier l'ensemble de l'équipe Meeting/Événementiel pour leur engagement afin de maintenir la présence de notre association AIRitage, lors de ces rendez-vous incontournables.



Florence Jama
Responsable Meeting/Événementiel Membre
du C.A. d'AIRitage

Directeur de la publication : Gaetan Sciacco
Editeur : AIRitage Centre d'Affaires de la Boursidière 92350 Le Plessis Robinson
association@airitage.fr
TEL : +33 (0)1 46 30 21 93
Réalisation : M. Pelletier et Ph. Van Lierde.
Ont collaboré : J.C. Dufloux, Ph. Ribatto, Ph. Van Lierde, G. Sciacco, D. Tafanel, Ph. Jung, P. Tejedor, F. Jama.
Impression : 72/78 (Vanves)
Crédits photos : Ph. et M. Van Lierde, V.R., AIRitage, A.A.M.S., Collection D. Taffanel, A.P.A., Ph. Jung, F. Jama, Collection famille J.M. Mir.

ipeca.fr

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

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

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

COMPLÉMENTAIRE SANTÉ / GARANTIE DÉCÈS / SURCOMPLÉMENTAIRE SANTÉ

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

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

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

IPECA
UNE VIE À VOUS PROTÉGER