



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

Sommaire

1-5 Entretiens

- M.J. Hugon Président des Associations "les4A" et "APA"

- Editorial

5-12 Vie AIRitage

- AGO - Nouveaux membres
- Missile ERYX
- De l'Apache au SCALP (seconde partie)
- Ces années la ..

13-15 Vie de l'Association

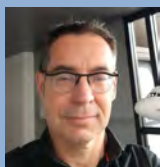
- Visite Canopée
- Merci Marc.
- Vol Ariane 64 - VA269 Amazon Leo
- Meeting Aérien La Ferté Alais 2026

16 Dons d'archives

- "Herbert Leonard"

Editorial

de Gaetan Sciacco
Président d'AIRitage



© Airitage

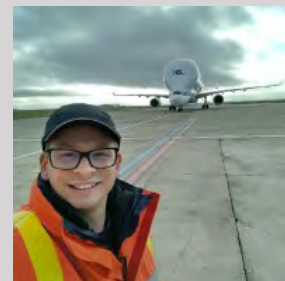
A l'heure où j'écris ces lignes, la France traverse des épisodes d'incendies d'une ampleur inédite, ravageant nos massifs forestiers, jetant hors de chez eux nombre d'habitants chassés de leurs maisons, villes et villages et menaçant des vies humaines.

Un constat s'impose à tous avec une clarté aveuglante. d'ordinaire ciblée par des critiques parfois dogmatiques, l'aviation retrouve soudain, aux yeux de l'opinion

N°67 - Septembre 2026

Coup de jeune pour le patrimoine, encore une histoire de passionnés

Entretien avec Morgan-Jeffrey HUGON
Président des Associations
"Amicale des Avions Anciens d'Albert" (les4A)
"Associations pour le patrimoine Aéronautique HdF" (APA)



M.J. Hugon © Collection A.P.A -DR

AIRitage: Vous êtes le président de la 4A et de l'APA, Pourriez-vous en quelques mots vous présenter ?

Je suis Morgan-Jeffrey Hugon, j'ai 38 ans, je suis gérant et formateur de FORMAPISTE depuis 2022 et précédemment j'étais responsable «handling» à l'aéroport international Henry Potez. J'ai effectué le début de ma carrière professionnelle à Lille-Lesquin en tant qu'agent de piste chez AVIA PARTNER.

AIRitage: Quelles sont les circonstances qui vous ont amené à avoir cet intérêt pour l'aéronautique ?

Tout petit à l'âge de 3 ans j'ai réalisé mon premier vol en Airbus A320 d'AIR INTER entre Lille et Lyon. Trajet aller-retour que j'ai effectué durant une douzaine d'années dû à la séparation de mes parents. J'ai vécu les événements de l'aviation française des années 90, telle que la mise en place du 737-300 QC (Quick Change) de Boeing qui équipait à l'époque l'aéropostale, jusqu'à l'avènement d'Air France by Regional, by BritAir et Airliner en Fokker 70/100 et ATR42, sur cette même ligne Lille-Lyon. En novembre 2000, j'ai eu la chance de faire Lyon-Lille du tarmac Lyon au tarmac Lille en poste de pilotage, c'est cet événement impérissable qui est le déclencheur de ma vocation.

AIRitage: Qu'est-ce qui vous a amené à atterrir dans l'aviation de collection à vos heures perdues ?

J'ai eu la chance d'intégrer l'Amicale des Avions Anciens d'Albert (Les4A) grâce à un ami que j'ai rencontré durant mes études à l'IAAG (Institut Aéronautique Amaury de la Grange) à Merville (59). Par la suite j'ai eu la joie d'intégrer « officiellement » cette association le 14 juillet 2011 lors d'un vol en patrouille de deux Dassault flamant 311 et 312 et d'un DC-3 au cours du meeting de Valenciennes (59). Depuis je ne l'ai jamais quittée.

AIRitage: Parlons à présent si vous le voulez bien de vos deux associations, l'Amicale des Avions Anciens d'Albert (Les4A) et l'Association pour le Patrimoine Aéronautique (APA). Afin d'assurer une chronologie pour nos lecteurs je vous propose de commencer par la plus ancienne d'entre-elle.

Les 4A ont été créés en 1998 avec le Dassault Flamant 312 (F-AZGE). Le Dassault Flamant 311 quant à lui a rejoint l'association en 2003 et a été remis en ligne de vol en 2005. Le MD-312 venait du Musée à Beaune et le MD-311 du musée de Nancy qui a fermé par suite de la tempête de 1999.

Editorial (Suite)

son rôle premier : celui d'un bouclier indispensable et d'un outil de sauvegarde nationale.

En période de calme, le procès fait au secteur aérien oublie trop souvent la réalité du terrain. Mais face à la fureur des flammes, le débat s'éteint brusquement. Personne ne remet plus en cause l'utilité du vecteur aérien. Bien au contraire, chacun déplore le manque de bombardiers d'eau, d'hélicoptères et d'appareils de reconnaissance, exigeant à juste titre un renforcement rapide des flottes.

Cette prise de conscience collective rappelle une vérité fondamentale que nous défendons au quotidien au sein d'Airitage : l'aéronautique n'a jamais été un simple moyen de transport ou une industrie parmi d'autres, elle est une condition sine qua non de notre sécurité et de notre souveraineté.

Cette crise met également en lumière la formidable capacité d'adaptation de notre outil industriel et militaire. L'engagement des Airbus A400M de l'Armée de l'Air et de l'Espace, venus épauler les moyens traditionnels de la Sécurité civile, en est la démonstration éclatante.

Qu'il s'agisse de transporter d'urgence du matériel et des équipes au plus près des brasiers ou d'utiliser les kits de largage à haute capacité, ce géant des airs incarne la continuité d'un savoir-faire d'excellence.

L'association a eu en flotte plusieurs avions comme un Nord 1101 fabriqué aux Mureaux et un Nord 3202 qui aujourd'hui est à l'A.A.H.M. à Méaulte. L'association a participé à de nombreux meetings avec les avions dans le Nord de la France, en île de France mais aussi dans le sud-ouest à Cazaux ou encore à l'est en allant jusqu'à l'ILA Berlin AirShow. L'association au cours du temps a connu des transformations internes inhérentes à ses aspirations. En 2016, j'ai eu la chance de devenir responsable technique des Flamant avec signature de l'APRS (Approbation Pour Remise en Service). Alors que l'association était en pleine ascension : toute la flotte en ligne de vol, de nouveaux moyens techniques, des locaux (Algeco), en 2020 l'association a traversé une zone de turbulence, d'abord en 2018 où en rentrant du meeting de la Ferté-Alais nous avons découvert de la corrosion importante sur les cornières du longeron principal arrière sur les deux demi-voilure impliquant l'arrêt des vols, son dernier meeting fut donc Epernay. L'avion est stocké dans le hangar et sert pour pièces pour le MD-311. Nous limitons au maximum ce cannibalisme sur l'aéronef pour le garder dans un état raisonnable.



Flamant MD-311 © D.Charrit - Collection APA-DR



Flamant MD-312 © D.Charrit - Collection APA-DR

En 2020, au sortir du 1er confinement, la toiture du hangar où est hébergé l'association s'envole lors d'une série de tempête entre février et mai, les avions se retrouvent sans toit...



Hangar réparé © Collection APA-DR

Durant 4 années, le MD-311 sera hébergé sur l'aéroport de Merville-Lestrem chaque hiver grâce à l'aéroclub de La Lys et à l'exploitant de l'aéroport. Quant au MD-312 arrêté de vol, il subira les intempéries pendant toutes ces années. Décembre 2023, après un partenariat avec l'entreprise Sabena Technics de Toulouse, le MD-311 recevra une nouvelle peinture. 20 peintres vont se relayer du 2 au 20 Décembre pour retirer les 6 couches de peintures puis

repeindre et protéger l'avion complètement. Pour l'anecdote, le masquage de l'avion a coûté plus cher que celui d'un A320...

Les4A étant occupé à financer le trajet depuis Albert (on rappelle que le Flamant consomme entre 220 et 250 L/h), le projet peinture et cherchant des solutions pour reconstruire la toiture du hangar, une partie des membres décident de créer une seconde association pour acquérir un Morane 733 repéré en vente en septembre 2024.

C'est la genèse de l'APA - Association pour le Patrimoine Aéronautique HdF (Hauts de France)

Nous sommes alors une quinzaine à réunir les fonds pour acheter le Morane sur une période de 7 mois. Il ne faut pas oublier que la majorité de nos membres sont des actifs, des étudiants et chacun a réussi à mettre une certaine somme avec les contraintes financières correspondantes. En juin 2024, le hangar des 4A est reconstruit mais celui-ci est financé par deux copropriétaires membres et sensibles au fait que l'association n'avait pas les moyens de réunir les fonds en totalité.

Entretien avec Morgan-Jeffrey HUGON

Editorial (Suite)

Il prouve que la recherche permanente d'innovation qui anime nos ingénieurs trouve tout son sens lorsque la Nation doit faire face à l'urgence.

Des pionniers de nos entreprises d'origines aux programmes actuels, le patrimoine que notre association protège et valorise n'est pas une mémoire figée. C'est l'histoire vivante d'hommes et de femmes qui ont façonné des technologies capables de répondre aux crises les plus sévères.

En ces temps où les éléments se déchaînent, rappelons avec fierté que sans ce patrimoine industriel et sans la maîtrise des cieux, nous serions bien démunis.

Transmettre cette mémoire, c'est aussi rappeler à tous que l'aviation est, fondamentalement, une force qui protège et qui sauve.

Gaetan Sciacco
Président d'Airitage



A400M © Airbus defence and Space

En juin 2024, le hangar des 4A est reconstruit mais celui-ci est financé par deux co-propriétaires membres et sensibles au fait que l'association n'avait pas les moyens de réunir les fonds en totalité. En juillet 2024, 4 membres de l'APA vont à Pontivy chercher le MS-733 immatriculé F-AYPP, cet appareil a été restauré par M. Henri Guillemaud de 2009 à 2018. Henri nous malheureusement quitté 3 semaines après le départ de l'avion de la Bretagne...

Depuis lors, les 2 associations partagent le même hangar et volent régulièrement ensemble. Elles participent généralement aux mêmes manifestations mais également chacun de son côté pour diversifier les sorties. Ces 2 associations ont pour mission de promouvoir l'aviation en général, elles permettent également à des jeunes d'intégrer l'aviation et de pouvoir s'orienter grâce au réseau des membres. Nous avons quelques cas d'étudiants passés par chez nous puis devenu techniciens de maintenance pour Corsair, ASL Airlines Belgium et Air-France, avec notamment une reconversion professionnelle chez cette dernière.

Récemment début juin, le MS-733 a participé à une journée dédiée à des enfants atteints de maladies compliquées afin de pouvoir rêver et sortir de leur quotidien en faisant des baptêmes de l'air sur les avions de l'aéroclub de Cambrai grâce à une association nommée "les ailes d'un rêve" ! Généralement c'était le Flamant qui venait sur cette manifestation depuis 8 ans mais un problème moteur a empêché l'avion de participer à plusieurs sorties entre mai et juillet, c'est ça aussi l'aviation de collection, faire avec les aléas techniques...

Avec cette note sur la mécanique, nous pouvons vous parler de l'activité principale qu'est la maintenance hivernale de nos avions. Nous nous réunissons le samedi (Eh oui nous sommes tous des actifs et il n'y a que ce créneau là pour s'occuper de nos oiseaux de fer). Moment très important, les membres partagent ces instants inoubliables avec le bonheur d'aller visser au fin fond du moteur une vis récalcitrante par 2°C en janvier... Ce moment si particulier très vite oublié lorsque les avions sont alignés sur la piste, les moteurs ronronnant et la joie d'entendre et de ressentir la puissance nominale arriver qui va permettre le décollage de ces plus lourds que l'air et fournir la chance de pouvoir voler dans des avions de 74 ans en décembre 2026 pour le MD-311 et de 73 ans pour le Morane 733 !

Bien-sûr, ce qui fait nos associations ce sont les machines volantes mais surtout les membres dans une ambiance chaleureuse avec quelques sorties « musée et cinéma/resto » permettant de tisser et nouer des liens forts entre nous.

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

À court terme nous voulons finir l'intégration du transporteur sur le MS-733 ainsi que la résolution de quelques soucis radio. À moyen terme nous envisageons de remettre le MS-733 dans sa livrée d'origine et de le remettre en configuration de « combat ». À long terme, nous envisageons une remise en service du MD-312, ce qui nécessitera beaucoup de moyens tant sur le plan humain, financier et les savoirs associés.

AIRitage: Comment vivez-vous votre partenariat avec AIRitage ?

Tout d'abord je tiens à remercier le soutien indéfectible d'AIRitage à nos projets, notamment celui de pouvoir équiper le MS-733 d'un transporteur équipement indispensable pour pouvoir naviguer dans certaines zones et surtout accéder aux terrains, nous ouvrant ainsi le champ des possibles pour participer à de nouveaux meetings aériens.

Entretien avec Morgan-Jeffrey HUGON

Reconnaissant de cela nous avons donc, dans le cadre de la convention pris des engagements forts en contrepartie, telle que la pose de stickers AIRitage sur l'aéronef, pouvant ainsi servir de vecteur de communication « dynamique » sur les meetings.



MS-733 en révision © Collection APA-DR

MS-733 au départ © Collection APA-DR

AIRitage: Pour revenir à l'APA (Association Patrimoine Aéronautique), le bureau se complète avec trois autres membres secrétaire, trésorier et trésorier adjoints qui sont là pour vous suppléer dans vos actions. Pour chacun d'entre vous est-il possible de vous présenter, votre parcours, ce qui vous anime et ce qui vous a amené à vous lancer dans cette aventure ?



Je suis Thibaut Chabrier, j'ai 36 ans, ingénieur Généraliste diplômé de l'ENI - Metz, j'ai rejoint ensuite le Bureau technique de Reims Aviation sur le F406, puis à la fermeture j'ai poursuivi dans l'industrie mais hors aéronautique.

En parallèle, je deviens président de l'aéroclub de Laon (02).

J'ai rejoint l'aventure de l'APA en qualité de **trésorier - membre fondateur** afin de pouvoir aider à structurer le projet à savoir l'achat de l'avion puis la valorisation selon les 3 axes de l'association :

T. Chabrier @ Collection APA-DR

- Cohérence historique : récupération de documents, démarrage des modifications pour le remettre en configuration AAE (livrée, emport, équipement cockpit)
- Proximité du grand public : manifestations aériennes type défilés aériens avec démonstrations en vol lors des meetings.
- Devoir de mémoire : vols organisés par l'ONAC et vol d'hommage avec officiels.



Je suis Aurélien Masson, mécanicien hélicoptère de profession et mécanicien avion les week-ends pour les associations 4A et APA. Depuis le collège je sais que je voulais être sur hélicoptère, initialement en tant que pilote puis finalement dans la maintenance. J'ai été recruté par Les4A pendant mon BTS Aéronautique à l'IAAG de Merville.

Travailler sur des avions anciens me plaisait et l'ambiance était chouette. Aujourd'hui je suis vraiment heureux de pouvoir faire rêver les petits comme les grands durant les multiples démonstrations au travers de ces nombreuses heures de travail.

Dans l'association, il y a de nombreux et beaux projets, je pense que notre grande force pour les réaliser réside dans la diversité de nos profils dans le milieu aéronautique pilotes, ingénieurs et techniciens, ainsi que « l'esprit de corps » qui nous anime, permettant chaque jour de relever les défis permettant de garder les machines en ligne de vol.

A. Masson @ Collection APA-DR

Entretien avec Morgan-Jeffrey HUGON



F Saaazir @ Collection APA-DR

Je suis Florian Sarrazin, je suis ingénieur aéronautique à la Direction Générale de l'Armement diplômé de l'école ELISA Aerospace basée à Saint-Quentin (02). En septembre prochain cela fera 10 ans que j'ai rejoint les4A. S'agissant de l'APA je suis **membre fondateur et secrétaire général**.

Rejoindre ce type d'association était pour moi l'occasion rêvée de pouvoir mettre les mains dans le cambouis, de mener à bien des projets en assurant leurs gestions et en laissant libre court à la créativité tout en restant, bien sûr, dans les règles de l'art aéronautique.

Ce qui me motive, c'est un mélange de préservation du patrimoine aéronautique, du devoir de mémoire et du rayonnement vers l'extérieur, le public tant auprès des petits que des grands.

Les associations étant implantées dans la somme, terre chargée d'histoires avec notamment la première guerre mondiale, et d'être là à maintenir ces aéronefs qui sont aussi chargés d'histoire, qui quelque part, d'une certaine façon, nous rendent en quelques sortes les dépositaires de la mémoire de ces hommes et ces femmes qui ont pensé, fabriqué de leurs mains et mené des missions parfois au péril de leurs vie pour servir les intérêts de notre pays.

Des missions que, je pense, partagent pleinement AIRitage sur les volets culturels, sociologiques et techniques des différentes entités (AIRBUS Group, MBDA et IPECA MSAé) auxquelles elle est attachée.

POUR JOINDRE NOS ASSOCIATIONS

- Mail 4A : les4a-albert@hotmail.com
- Mail APA : apa-hdf@outlook.fr

*Grand merci de nous avoir rejoint au sein
du Réseau AIRitage
(interview réalisée en Juillet 2026)*

Vie d'AIRitage

Assemblée générale ordinaire - nouveaux membres

L'AGO 2026 s'est tenue le 30 mai et, au-delà de l'ensemble des points traités qui sont relatés dans le P.V. qui vous a été transmis début juin, une importante évolution des membres de notre Conseil d'Administration qui impacte la composition de notre bureau. Cela mérite un petit commentaire de ma part.

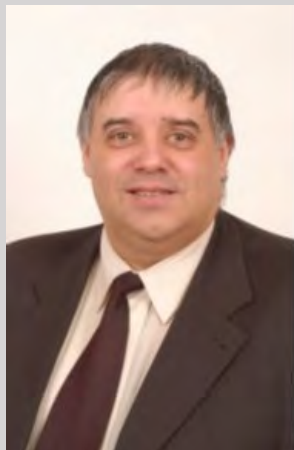
Je voudrai commencer en saluant **Jacques Rocca** (président de 2012 à 2022) et **Géri Kraenbuehl** (vice-président successeur de l'ami H.U. Willbold) d'Airbus GE, qu'ils soient tous deux remerciés pour leur dévouement et la constance de leur action. Concernant **Jean Lentignac** disparu brutalement nous aurons une pensée pour lui et sa famille.

Aujourd'hui, je voudrai saluer la venue parmi nous de **Patrick Tramier**, **Patrick Mercillon** et **Christian Lardier** et leur donner la parole afin de vous permettre de faire leur connaissance.

Grand merci à tous

Philippe Van Lierde - Secrétaire Général AIRitage

Assemblée générale ordinaire - nouveaux membres



Je me nomme Patrick Tramier, j'ai 71 ans, et je suis né en Algérie, dans un temps où elle était française.

Je suis marié depuis plus de quarante ans avec Brigitte, nous avons quatre enfants et huit petits-enfants.

Je suis toulousain et rugbyman, donc un attachement quasiment identitaire au Stade Toulousain, qu'on appelle le Stade de ce côté de la Garonne.

L'autre passion de ma vie, c'est l'aéronautique : une petite anecdote mon père adorait les courses de chevaux, et le 2 mars 1969, nous étions à l'hippodrome de la Cépière à Toulouse, dans l'axe de piste de Blagnac, et le Concorde à l'atterrissage pour son premier vol est passé juste au-dessus de nous, salué par un tonnerre d'applaudissements des turfistes.

P. Tramier © collection Tramier -DR

C'est peut-être cela qui a été à l'origine de mes études, j'ai fait Sup Aéro, et de ma carrière. Les impératifs des postes disponibles quand je suis devenu Ingénieur de l'Armement ont fait que j'ai choisi le domaine des missiles avec une affectation initiale très longue au Centre d'Essais des Landes, qui a changé de nom depuis.

J'ai ensuite poursuivi mon itinéraire professionnel à la Matra, comme on disait, devenant l'un des spécialistes de l'intégration des missiles sous avion, avec la chance extraordinaire de connaître les grands développements du Mirage 2000-5 et du Rafale, très contestés à l'époque. (Où sont donc passés les experts extrêmement critiques et sentencieux qui péroraient alors ?).

Je prends ma retraite en 2018 comme Directeur des Programmes de MBDA, et j'essaie de conserver une activité sociale. Je la trouve en devenant membre puis président de l'association des anciens élèves de l'ENSICA et de Sup Aero. Activité aujourd'hui terminée. Mon nouvel engagement au sein d'AirRitage s'inscrit me semble-t-il dans le droit fil de ma trajectoire personnelle, aéronautique et Matra

Patrick Tramier
Vice-président d'AirRitage
Membre du conseil d'administration d'AirRitage



Patrick Mercillon, docteur d'état en droit, a d'abord été journaliste spécialisé dans l'aéronautique et la défense, collaborateur dans les années 1970 de nombreuses revues et de la radio France Inter.

Il a ensuite été dans les années 1980 directeur des études du Diplôme d'études supérieures spécialisées (DESS) de défense à l'université Paris II (Panthéon-Assas) et chef de cabinet du président de cette université.

Il est devenu en 1989 directeur de la communication d'Aerospatiale-Missiles, puis suite à la création de la société MBDA (fin 2001), il a été nommé directeur de la communication de la filiale française MBDA France.

Il a ensuite rejoint la direction des programmes de MBDA comme secrétaire général de 2005 jusqu'à sa retraite en 2016.

P. Mercillon © collection Mercillon -DR

Il est l'auteur de plusieurs livres sur les missiles : « Le Milan au combat » (ETAI, 1997), « La saga des missiles européens » (TTU-Certes, 2005), « Missiles tactiques européens, les cent premières années d'histoire » (ETAI, 2017), « Missiles européens au combat » (ETAI, 2018).

Patrick Mercillon
Membre du conseil d'administration d'AirRitage

Assemblée générale ordinaire - nouveaux membres



Né le 10 juillet 1952 à Asnières, j'ai travaillé à Air France d'avril 1973 à juillet 1994. En 1965, j'ai adhéré au Cosmos Club de France d'Albert Ducrocq dont je fus un membre actif pendant plus de 30 ans.

Je me suis spécialisé dans l'espace soviétique en 1972 et j'ai commencé à écrire des articles comme pigiste en 1974 (Science et Avenir, Espace&Civilisation en 1978/81, Aviation Magazine International en 1983, puis Air & Cosmos en 1992).

Je suis l'auteur du livre "L'astronautique soviétique" publié chez Armand Colin en 1992. J'ai été embauché par Air & Cosmos en 1994 comme chef de la rubrique Espace, poste que j'ai occupé jusqu'en 2012. Depuis que je suis à la retraite, je m'occupe activement de l'Institut Français d'Histoire de l'Espace (IFHE). J'ai d'abord été membre d'AlRitage comme représentant de l'IFHE en 1999/2019, puis à titre personnel depuis 2020.

C.Lardier © collection Lardier -DR

Je suis académicien de l'International Academy of Astronautics (IAA) en 2005, membre senior de l'Association Aéronautique et Astronautique de France (AAAF) en 2013, membre d'honneur de l'Académie de Cosmonautique Russe «Tsiolkovsky» (RAKTs) en 2012, co-fondateur de l'Association Planet Mars (APM) en 1999, co-fondateur de l'Institut Français d'Histoire de l'Espace (IFHE) en 1999 (président en 2007/2019), ancien membre actif de l'Association des Journalistes Professionnels de l'Air et de l'Espace (AJPAE), médaille «Gagarine» de la Fédération de Cosmonautique de Russie en 1990, premier prix Albert Ducrocq de l'AAAF en 2003.

Christian Lardier

Membre du conseil d'administration d'AlRitage

Vie d'AlRitage

Missile ERYX le début de son histoire



G. Chastres. © collection Chastres -DR

Avant de vous proposer la lecture de l'article ci-après, vous en raconter la genèse.

Gérard est un des premiers adhérents de notre association et dès le début, il y a 25 ans, il m'avait promis cet article !

C'est un garçon formidablement tourné vers les autres que ce soit à l'ARMAM ou dans sa commune où il donne de son précieux temps dans 4 associations et je voudrais saluer cet engagement.

Maintenant qu'il lève un peu le pied, il évoque un de ses plus beaux souvenirs professionnels avec la naissance du missile ERYX. Bonne lecture !

Philippe Van Lierde

Secrétaire Général AlRitage

Ces années là...

de Gaetan Sciacco
Président d'AirItage

1946... il y a 80 ans

- 3 mai: Création de l'Office National d'Études et de Recherches Aéronautiques (ONERA), afin de rassembler au sein d'une structure publique unique l'ensemble des moyens de recherche étatique.
- 6 juin: premier vol de l'avion expérimental stratosphérique NC3021 "Belphégor"

1956... il y a 70 ans

- 17 avril: 1er vol du chasseur monoréacteur à aile delta Nord 1405 Gerfaut II équipé d'un réacteur SNECMA Atar G à post-combustion.
- 20 avril: 1er vol de l'intercepteur SNCASE SE-212 Durandal (réacteur Snecma Atar 101 F + moteur fusée SEPR-65) à Istres.

1966... il y a 60 ans

- Mai et juin : tournée de démonstration du Nord 262 en Asie et Océanie. En presque 60 jours, l'avion parcourt 45.000km, faisant notamment étape au Japon, Australie, Nouvelle-Zélande, Indonésie et Inde

1976... il y a 50 ans

- 1er avril : Lufthansa met en service son premier Airbus A300B2

1986... il y a 40 ans

- 27 juin : Le conseil de l'Agence spatiale européenne adopte officiellement le projet d'avion spatial français Hermès présenté par la France le 27 juin 1986

1996... il y a 30 ans

- 2 avril: Airbus Industrie crée une division "Large Aircraft Division", confiée à Jürgen Thomas, chargée d'étudier un avion gros porteur A3XX (futur A380).

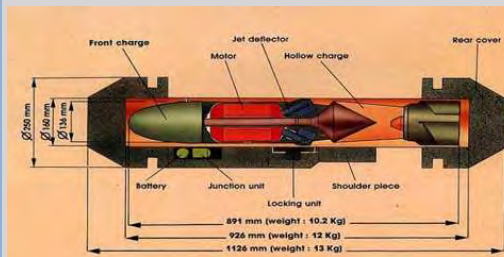
2006... il y a 20 ans

- 11 avril : la sonde spatiale Venus Express intégrée par EADS Astrium, pour le compte de l'Agence Spatiale Européenne, réussit son insertion en orbite autour de "l'étoile du Berger".

2016... il y a 10 ans

- 31 mai: l'Airbus A320NEO motorisé par le CFM Leap1A obtient sa certification conjointe de l'EASA et de la FAA.

Missile ERYX le début de son histoire



ERYX © collection Chastres -DR

En 1980, déjà 46 ans la Société AEROSPATIALE MISSILE réalisait les antichars de 2ème génération, le MILAN et le HOT qui avaient été conçus fin des années 1960 du temps de Nord Aviation à Châtillon sous Bagneux. Leurs portées étaient de 2000 et 4000 mètres, ils succédaient au SS10 et SS11.

En décembre 1980 l'état avait engagé un appel d'offre pour un lance-roquette d'une portée double de celle en service dans le monde soit 300 mètres. Au-delà de 300 mètres l'atteinte d'une cible en mouvement devenait problématique.

Un autre facteur était aussi primordial la vitesse du vent. La technique évoluant il était devenu possible que le système de visée intègre les différents paramètres afin que la roquette puisse atteindre l'objectif.

La portée de 600 mètres venait donc sur le créneau du missile MILAN ce qui a déclenché une forte inquiétude commerciale qui a généré une prise de conscience telle qu'au sein de la société l'ensemble des directions, le bureau d'étude et la direction de production se sont mobilisés pour proposer un produit capable de répondre aux exigences en moins de 3 mois.

aerospatiale était confrontée à plusieurs défis : le temps pour répondre à l'appel d'offre, concurrencer le prix de la roquette, le départ en espace confiné et la production de 10 000 missiles par mois.

Dans la mythologie grecque, Eryx était un boxeur légendaire, fils d'Aphrodite, mais c'est aussi le nom d'une famille de serpent très agile.

1^{er} défi a été le départ en espace confiné. Le départ d'un missile provoque une élévation de température et une élévation de pression, interdisant un départ en espace fermé. Il était donc obligatoire de partir lentement pour avoir moins de pression et de température. L'inconvénient de partir lentement provoque une tendance à piquer car le propulseur de croisière doit être mis en fonctionnement dès la sortie du tube de lancement.

2^{ème} défi a été d'atténuer les décibels au départ du missile, cela fut possible en créant une couche d'air entre le missile et le tube de lancement.

3^{ème} défi consistait à tracter le missile au lieu de le pousser, un peu comme nos voitures modernes. Par principe un propulseur est généralement positionné dans la partie AR du missile.

Dans un premier projet la solution fut avec une sortie à l'avant du propulseur. Cette architecture était liée à un deuxième impératif, la charge devait se trouver dans la partie AV du missile. C'est cette hypothèse qui a été retenue pour élaborer le coût du propulseur.

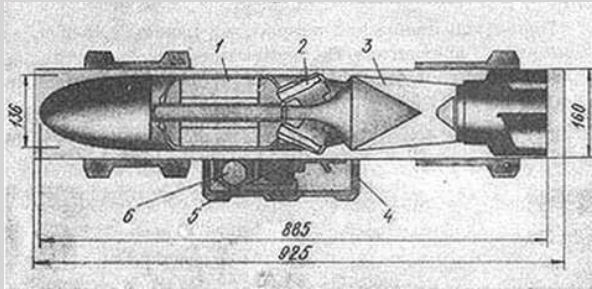
Par la suite pour réduire le coût, la définition du missile a évolué avec un propulseur placé à l'avant du missile. De ce fait la charge militaire a été déplacée à l'arrière du propulseur. Mais cela n'était pas compatible avec la charge creuse qui génère un dard à haute température. Le propulseur du fait de sa composition n'était pas compatible avec la charge. Un espace cylindrique fut créé à l'intérieur du propulseur, pour optimiser l'effet de la charge militaire.

4^{ème} défi a été de piloter le missile dès sa sortie du tube de lancement. La technologie des intercepteurs de jet de tuyère utilisée sur les missiles antichars n'était pas adaptée pour un départ à basse vitesse. L'étude a porté sur l'utilisation de 2 tuyères qui seront interceptées chacun par un couteau double (fourche à 2 lames).

Missile ERYX le début de son histoire

Le principe, compte tenu que le missile sortait en rotation, était d'avoir la possibilité d'intercepter les 2 jets de tuyères beaucoup plus tôt pour éviter que le missile plonge vers le sol.

Voilà pour les défis les plus grands.



ERYX © collection Chastres -DR

Durant cette période de 3 mois il a fallu réfléchir, avec Raymond Chenot avec qui j'ai fait équipe dans la direction de production de Robert Dubernet, aux coûts et donc aux technologies à utiliser.

Sans oublier Robert Vaillant et son équipe au bureau d'étude avec qui nous avons travaillé intensément durant tout ce temps et ensuite lors du développement.

Pour le tube de lancement plusieurs choix possibles car le métallique était trop lourd.

Le bobiné classique bon compromis pour le poids mais le coût de fabrication trop élevé. Le carton a été envisagé, la technologie d'obtention était bien adaptée au coût recherché. Cela nous a conduit à utiliser cette voie avec du tissu de verre et donc de réaliser du tube spiralé en continu comme les tubes de carton pour le papier toilette. La technologie a été validée car elle répondait au cahier des charges et pour nous au prix attendu.

Pour la fabrication des pièces primaires et tenir une cadence de 10 000 par mois nous avons prévu des outillages multipostes capables de fabriquer une pièce finie en sortie du poste de réalisation. Le temps de l'opération la plus longue correspondait au temps final de la pièce.

Avec le corps du propulseur plusieurs technologies furent employées pour tenir l'objectif de poids et de coût. Sandwich bobiné, métallique et liner pour la protection thermique. L'utilisation du bobiné pour la résistance et le poids. Pour le prix nous nous sommes inspirés de la technologie de la fabrication des canettes métalliques pour la structure afin de garantir l'étanchéité et permettre le bobinage.

Afin de faciliter les assemblages, la technologie vis écrou est délaissée au profit de l'encliquetage. De même, le câblage interne étant impossible entre la partie AV et la partie AR celui-ci se fera à l'extérieur sur la peau du missile. La connexion que nous avons privilégiée, est celle clipsée avec la possibilité d'une déconnexion aisée.

Les efforts de tous auront payé : Le 11 Septembre 1989, nous étions convoqués à la Direction Générale de l'Armement pour venir retirer le contrat de développement APACHE qui avait été notifié.

Le poste de tir a fait l'objet de plusieurs versions, mono pied, bi pied, finalement c'est la solution Tri pied qui produira le moins de bruit au délestage.



Eryx © collection Chastres -DR

La contre-proposition d'Aerospatiale Missile de Châtillon sous Bagneux remportera le marché de développement, les quantités pour la série seront revues à la baisse au fil des années.

Abandon d'une production totale d'un million de missiles et de la cadence de 10 000 par mois pour 10 000 missiles à cadence 1000 par mois !!!

La quantité totale produite est à ce jour d'environ 50 000 missiles, bien loin des prévisions initiales.

Comme tous les produits ERYX a des avantages et des inconvénients qui peuvent encore être d'actualités aujourd'hui. La discrétion dans un combat rapproché est primordiale notamment dans un espace urbain et pour cela ERYX a vraiment deux avantages indéniables. Premièrement le tir à partir d'un espace fermé et surtout ce qui se vérifie encore de nos jours l'impossibilité d'être détecté grâce au guidage avec un fil de télécommande, contrairement à un guidage par fréquence il est insensible aux contremesures. Deuxièmement, il est un produit pas comme les autres du fait de sa transportabilité aisée, de sa mise en œuvre rapide, de son poids, de son prix et surtout pas de maintenance particulière car il est prêt à l'emploi. L'inconvénient mais qui est aussi un avantage la cible doit toujours être désignée par le tireur et en contrepartie c'est un gage de réussite pour atteindre la cible.

Ce fut pour moi une expérience extraordinaire suivie par beaucoup d'autres.

Gerard Chastres
Membre d'Airitage

Vie d'AlRitage

De l'APACHE AU SCALP (l'histoire vécue de l'intérieur) (seconde partie)

Le développement

Avec cette notification, on entend les collègues directeurs de programme « rassurer » avec la phrase : « C'est maintenant que les emmerdes commencent ! »



APACHE en salle d'essais

© collection Saldenberg-DR

Le but ultime d'un développement est de qualifier l'arme dans les conditions sévères spécifiées dans les clauses techniques. Le chemin est long entre les premiers travaux qui ont permis de convaincre de la validité du concept proposé, et le produit final qui sera utilisé par les militaires opérationnels.

Sur chaque détail, des choix doivent être faits qui s'impactent mutuellement avec des conséquences parfois difficiles à prévoir. « Le diable est dans les détails » était la réflexion favorite.

Le premier de ces choix concerne les équipements majeurs du missile. Il s'agit d'établir un « dossier de choix » à remettre aux Services Officiels, permettant d'arbitrer, après compétition, entre les solutions proposées par des équipementiers très importants, en réponse aux appels d'offres lancés.

Ainsi, Dassault Electronique et Thomson-CSF se disputaient le radar avec des propositions très différentes et toutes deux attrayantes ; Plusieurs références inertielles de divers grands équipementiers démontraient des performances intéressantes. TURBOMECA et Microturbo avaient chacun des arguments en béton pour leur turboréacteur.

Les tirs de développement sont une autre étape importante. Globalement, il a été reconnu que tous les objectifs de ces tirs ont été atteints. On peut cependant citer les deux incidents qui ont marqué les équipes.

Lors d'un des premiers tirs, nous constatons avec horreur depuis la salle de contrôle que les ailes qui devaient normalement se déployer après séparation de l'avion, ne s'ouvrent que partiellement. Cette situation perdure pendant un temps qui nous paraît très long, puis elles se décident à s'ouvrir permettant au missile de poursuivre sa mission. Cette anomalie a été expliquée et corrigée, mais n'a pas empêché M. Lagardère d'y faire allusion au cours d'un pot !

L'autre incident concerne un dysfonctionnement de la munition anti-piste Kriss, qui a donné lieu à de gigantesques travaux impliquant les meilleurs experts français de pyrotechnie et d'insensibilité, les normes MURAT (Munitions à Risques Atténués) étant devenues de plus en plus sévères.



Présentation à J.L. Lagardère © collectionSaldenberg-DR

D'autres anecdotes relatives à l'environnement des tirs sont sans doute communes à tous ceux qui réalisent ce type d'essais : Problème de disponibilité ou de panne inopinée d'un équipement d'essai, chalutier un peu trop curieux au large de Biscarosse, et (à l'époque où le GPS était utilisé pour les essais), couverture insuffisante de la constellation, ...

Les 4 tirs de qualification et les tirs de MCO (Mise en Condition Opérationnelle) ont été réussis

La coopération franco-allemande : APACHE-MAW

C'est avec plaisir que nous apprenons que le consortium mené par Rockwell avait été déclaré vainqueur de la compétition MSOW. Cependant, dès Juillet 1989, les Etats-Unis se retirent du programme, suivis peu de temps après par les autres pays, et le MSOW ne verra pas le jour.

Le besoin n'en a pas disparu pour autant, et chacun des pays cherche la meilleure façon de le satisfaire, et MATRA et les services étatiques se retrouvent rapidement sollicités pour discuter de coopération. En Allemagne, l'industrie aérospatiale allemande s'était restructurée avec DASA issue de la fusion de MBB et de Dornier.

De l'APACHE AU SCALP (l'histoire vécue de l'intérieur) (seconde partie)

Les discussions aboutissent à un partenariat avec DASA qui ne participerait pas au développement du missile de base, mais codévelopperait des versions dérivées, ce qui amenait à leur donner une bonne visibilité sur l'avancement du programme et sur les caractéristiques principales du missile nécessaires pour effectuer cette mission. Il fallait aussi assurer l'adaptation du missile aux avions allemands et surtout, l'Allemagne devait être associée à la production en série du missile en échange de l'acquisition d'une quantité importante, selon une hypothèse prévue dans l'accord de coopération. Ces hypothèses étaient tout à fait crédibles, puisqu'il était prévu d'équiper dans un premier temps 140 avions Tornado avec APACHE.

D'où la création, dès Mars 1992 d'un GIE (APACHE-MAW) constitué entre DASA et Matra-Défense. Parmi les dérivés, nos équipes planchaient sur un APACHE-B capable d'autres munitions dont les munitions allemandes.

Dès 1994, la production en série s'annonçait sous d'excellents augures, et nos équipes ont commencé à sillonner l'Allemagne à la recherche de fournisseurs des parties que nous étions convenus de confier à notre partenaire dans le cadre de l'accord franco-allemand.

Pendant plus de 3 ans, la coopération avec les allemands s'est très bien déroulée. La présence permanente d'un correspondant dans nos locaux, et les réunions d'avancement et de concertation périodiques fréquentes, alternativement à Ottobrunn et à Vélizy, ont contribué à la création et au maintien d'une relation équilibrée et apaisée. Pour l'anecdote, les réunions programmées en Septembre avaient systématiquement lieu à Munich, comme par hasard en conjonction avec la fameuse Oktoberfest.

La saga des missiles de croisière



SCALP © collection Saidenberg-DR



SCALP © collection Saidenberg-DR

Deux évènements fondateurs vont venir troubler cette quiétude et cet optimisme dans l'avenir d'APACHE :

- Suite à la guerre du golfe de 1991 où l'on a pu voir en temps réel les Tomahawk s'abattre sur des cibles, un séminaire destiné à tirer les enseignements de ce conflit est organisé par l'Etat-Major des Armées où MATRA est convié. C'est lors de ce séminaire que les prémices d'une décision de lancement d'un programme de missile de croisière ont été jetés, et qu'est née l'idée de lancer des études visant à faire évoluer le missile APACHE pour lui donner une telle capacité. Nous entamons les travaux de la version APACHE-C (C comme croisière), et, bien qu'associée à ces travaux, notre coopérant Aerospatiale propose en parallèle un missile supersonique dénommé AZURA. Les deux projets sont étudiés par la DGA et sera tranché en faveur d'APACHE-C que le ministre François Leotard, baptisera SCALP (Système de Croisière Autonome de Longue Portée)

- L'autre évènement est le lancement par la Grande Bretagne du RFI CASOM (Conventionally Armed Stand Off Missile). Ceci se percute avec les grandes manœuvres de restructuration de l'industrie de défense. Les stratèges du groupe Lagardère réfléchissent à des alliances. Lorsque le RFP est lancé, Il est bien noté que les exigences du CASOM sont proches des besoins exprimés dans la fiche programme française. L'idée de réaliser le programme SCALP en coopération afin d'en réduire le coût pour les finances publiques fait son chemin. De nombreuses pistes sont explorées en Allemagne et en Grande Bretagne.

De l'APACHE AU SCALP (l'histoire vécue de l'intérieur) (seconde partie)

Pour ce qui concerne un éventuel rapprochement avec l'industrie britannique, nos stratèges hésitent entre GEC-Marconi et British Aerospace qui ont tous deux des activités missilières. Par ailleurs, la tradition anglaise d'un choix selon le critère « best value for money », qui se traduit le plus souvent par le choix du moins disant, inquiète, vu le nombre de sociétés consultées, parmi lesquelles des américaines qui offrent des produits dérivés de missiles existants, bénéficiant ainsi de l'effet des grandes quantités produites pour leur marché intérieur permettant de réduire mécaniquement les coûts, et d'autres qui ont des coûts de main d'œuvre bien plus bas que les nôtres et/ou auront tout le loisir de faire du dumping. Bae Systems sera finalement choisi pour une réponse basée sur le SCALP qui se dénommera Storm Shadow en Grande-Bretagne.

Déception côté allemand : Alors que nous sortions d'une réunion au Groupe Lagardère pour faire le point de l'avancement des transferts de production sur l'APACHE nous recevons l'information selon laquelle nos partenaires considéraient qu'une place trop faible leur était proposée sur notre missile de croisière, qu'ils avaient tous les moyens et toutes les compétences pour tout faire, tous seuls, et que leur intérêt était de participer à la compétition, convaincus qu'ils pouvaient la gagner. Après quelques atermoiements, DASA, allié à Bofors se retrouve aussi compétiteur avec un missile KEPD-Taurus qu'il prétend en cours de développement. Les allemands se retirent de l'accord APACHE-MAW ce qui sonne le glas de notre coopération dans ce programme.

Finalement, seule la France commandera APACHE en nombre réduit, préférant consacrer ses budgets au SCALP dont il est issu, et qui, lui, fera une belle carrière.

Nathaniel Saidenberg
Membre du Conseil d'Administration d'AirItage

(Nathaniel a été Directeur d'ACM (Direction de l'Armement et des Contremesures) puis de DPASSO (Direction des Programmes Air-Sol et Stand-Off) et du Programme APACHE pour la période relatée ci-dessus),

DIRECTION MILITAIRE
PL/BG/RA01/356
28 Avril 1986

DRD / DIVISION ARMEMENT ET CONTRE-MESURE		
DATE 30 AVR. 1986	C	EX
N. SAIDENBERG	PLS	
B. LE GONDEC		
P. BOUILLARD		
B. LAMBERT		
G. RUBIN		
A. RIEU		
J.P. ROLLIN		
D. EVRARD		

Destinataires : M. DURAND
M. SCHMIT
M. CARPENTIER
M. AMANN
M. DELMAS
M. SAIDENBERG
M. LINDEMANN
M. BRILLANT
M. TURPIN
M. PELLET

OBJET : APACHE/CWS - Coopération US et Italienne.

A l'occasion de la note n° RC.dz/1361 du 29 Avril 1986, je demande :

- 1) que Monsieur SAIDENBERG, Directeur du Programme APACHE, coordonne les actions de coopération avec les industriels français et étrangers. C'est lui qui est responsable de ce programme vis à vis de la Direction du Secteur et personne d'autre. Il faut donc que tous les intervenants lui laissent l'exercice de ses responsabilités. En particulier, je considère que les "contacts exploratoires" avec le Consortium Aéritalia/SNIA-BPD doivent être organisés par lui-même et sous son contrôle.
- 2) qu'en raison des différentes relations entre les différentes entreprises et consortiums et MATRA, Monsieur SAIDENBERG me rende compte, pour orientations éventuelles, des relations industrielles qu'il propose de nouer.

Un peu d'ordre dans le travail de chacun et chacun avec ses responsabilités.


P. LAFOURCADE

© collection Saidenberg-DR

Vie de l'Association

Visite CANOPEE

Le 10 juin dernier Bertrand Fourcade et moi-même avons visité CANOPEE à Châteaudun.

Un peu d'histoire : CANOPEE pour Conservatoire d'Aéronefs Non Opérationnels Préservés et Exposés en Extérieur a été créé officiellement en 2004 sur la base aérienne 279 de Châteaudun.

Le fil rouge est de présenter des appareils français et étrangers ayant porté la cocarde de l'Armée de l'Air.

Le souhait est également de présenter une palette la plus complète représentative de toutes les missions de l'Armée de l'Air (école, chasse, transport, appui au sol, reconnaissance, bombardement nucléaire...).

CANOPEE aujourd'hui : CANOPEE préserve non seulement des avions et des hélicoptères mais est par ailleurs un des rares musées à présenter ces aéronefs en configuration proche de celle qu'ils avaient lorsqu'ils étaient opérationnels. Ils sont en effet, pour la majorité, équipés de matériels d'emport très diversifiés.

De même, nombre de matériels de servitude, indispensables pour la mise en œuvre de ces aéronefs, sont présents.



B. Fourcade aux commandes du Mirage © collection Cottlard



Transall GABRIEL

© collection Cottlard -



Poste de pilotage du Transall GABRIEL

© collection Cottlard

La collection comporte aujourd'hui une cinquantaine d'aéronefs parmi lesquels on peut citer le Mirage IV N°01, le VAUTOUR SNCASO B2 N°615, le JAGUAR A N° 120.

Derniers arrivés et exposés sur le parking extérieur, 2 Transall, un C160NG et un très rare C160 Gabriel. L'Armée de l'Air n'était équipée que de deux exemplaires de cette version du Transall. Celui-ci est conservé dans un très bon état (assécheur d'air fonctionnant en permanence).

L'association AC3A pour « les Amis du Conservatoire d'Aéronefs de l'Armée de l'Air » gère cette collection unique. Elle est reconnue comme organisme d'intérêt général, statut lui permettant d'attirer plus facilement les donateurs.

Notre visite avait également pour objectif d'identifier avec nos amis de l'AC3A les matériels potentiellement disponibles dans la collection AIRitage (maquettes armements), matériels qui pourraient être mis à disposition de l'AC3A pour enrichir la présentation de certains aéronefs en configuration opérationnelle.

Un grand merci pour cette visite et pour l'accueil qui nous a été fait par l'équipe de l'AC3A : Jean-Pierre Le Menach (Président), Christian Ticaud, Jean-Charles Delisle, Stéphane Delisle et Richard Guibert.

*Claude Cotillard
Secrétaire Adjoint
Membre du Conseil d'Administration d'AIRitage*

Vie de l'Association

Merci Marc

Avec le 66^{ème} bulletin que vous avez reçu en juin de cette année, nous avons célébré le 40^{ème} bulletin réalisé par notre Webmaster Marc Pelletier.

En effet, les anciens de l'association s'en souviennent peut-être, le bulletin était un 8 pages semestriel et était conçu par une journaliste de PEMA2B et mis en page par l'infographe qui avait réalisé les deux livres AEROSPATIALE, La Passion de La Conquête et MATRA, La volonté d'Entreprendre.



M. Pelletier © PVL

La vente de GESCO qui avait conçu notre site AIRitage nous a conduit à repartir de zéro. C'est avec la société « naissante » LINKAVIE, dirigée par Thomas Luquet (fils d'un de nos adhérents), qui nous a proposé un site pour la gestion documentaire de nos archives d'une part mais d'autre part de disposer un applicatif permettant d'assurer la mise en page de notre bulletin !

Conséquences directes, fin de la collaboration avec notre journaliste et notre infographe qui aspiraient à une retraite bien méritée et début d'une nouvelle ère. Je prenais en charge le secrétariat de rédaction et Marc se lançait dans la conception/mise en page du bulletin et cela à compter du N°26, bulletin qui était devenu trimestriel.

Celui-ci n'arrêtera pas de croître et embellir, toujours avec le soutien de notre mécène IPECA, en atteignant 24 pages pendant toute la durée de l'année de nos 25 ans.

C'est l'occasion pour moi de rendre un vibrant hommage à Marc au nom de tous et le remercier très chaleureusement pour son dévouement car ce n'est absolument pas son métier de base.

*Philippe Van Lierde
Secrétaire Général AIRitage*

Vie de l'Association

Vol ARIANE 64 - VA 269 - Mission Amazon LEO, connectivité globale à large bande



© Airbus defence and Space

En ce 17 Juin 2026, depuis le port spatial européen de Kourou (Guyane française), c'est avec succès que s'est élancé le 8^{ème} lanceur de la famille Ariane 6 dans sa version 64.

Equipé de ses 4 nouveaux boosters P160C, le lanceur européen a placé en orbite basse terrestre (LEO) environ 465 kilomètres d'altitude, les 36 satellites de la constellation Amazon LEO, soient 4 de plus que les deux missions précédentes.

La mission VA 269, marque une nouvelle étape avec un lanceur plus puissant et polyvalent, illustrant parfaitement sa capacité d'évolution, d'adaptation et de montée en puissance.

Pour leur premier vol, les boosters P160C ont démontré leur capacité à faire décoller une charge utile, la plus lourde jamais réalisée par Ariane, avec un emport de 22 tonnes.

VA269 en bref :

- 361^{ème} lancement opéré par Arianespace, 3^{ème} lancement d'Arianespace en 2026
- 8^{ème} vol d'Ariane 6 et 3^{ème} vol dans sa configuration Ariane 64
- 1^{er} vol d'Ariane 64 équipée de quatre boosters P160C, soit sa configuration la plus puissante
- 3^{ème} lancement d'une série de 18 effectués par Arianespace au profit d'Amazon Leo
- 36 satellites Amazon Leo formant avec leur dispenseur, la plus grande structure de déploiement en carrousel («stack») jamais lancée dans l'espace et la charge utile la plus lourde jamais transportée par un lanceur Ariane à ce jour - 100 satellites Amazon Leo placés en orbite par Arianespace en moins de 5 mois

*Florence Jama
Membre du Conseil d'Administration d'AIRitage*

Vie de l'Association

**Meeting Aérien La Ferté Alais 2026 – 53^{ème} édition du Temps des Hélices
23 & 24 Mai 2026**



le stand © f.Jama/AIRitage - DR

C'est sous un soleil de plomb que c'est ouvert le meeting aérien de la Ferté Alais, ce dernier week-end de Pentecôte.

Pour sa 53^{ème} édition, le Temps des Hélices fêtait, cette année, le 80^{ème} anniversaire de l'aérodrome de Cerny avec au programme, une première mondiale, le vol du Renault-Caudron C-460 ainsi que la présence très attendue du mythique chasseur allemand, le Messerschmitt Bf 109 E-4 en version E qui reste particulièrement rare à travers le monde.

Présents aussi, les North American OV-10 B Bronco, Morane H, Blériot XI², Fokker Dr.I Dreidecker Triplan, Royal Aircraft Factory BE.2f, Junker Ju-52/3m, Douglas C-53D Skytrooper, Caudron C.109, Supermarine Spitfire Mk.IX (LZ842), Rafale Solo Display... sans oublier le passage de la patrouille de France.

Avec plus de 30 000 visiteurs, le meeting a retrouvé son public de passionnés, mais reste en deçà des records de fréquentation des plus belles années.



F.Adibi © f.Jama/AIRitage - DR

Cette année nous avons accueilli notre ami François Adibi, venu, tout le week-end, dédicacer son livre « Notre part de Rêve » auprès des lecteurs passionnés par le mythique Concorde.

Patrick Mercillon, présent, a pu, lui aussi se prêter à la séance de dédicace pour la vente de son livre sur les « Missiles Tactiques Européens ».



P. Mercillon © f.Jama/AIRitage - DR

Pour notre prochain rendez-vous, nous participerons au Meeting Aérien de Méaulte pour le Somme International Airshow, les 28 et 29 Août prochains qui se tient sur l'Aéroport International d'Amiens Henri Potez.

Venez-nous retrouver sous le ciel des Hauts de France pour notre première participation à ce meeting, la Team expo sera très heureuse de vous y accueillir !



L'équipe d'Airitage © f.Adibi/AIRitage - DR



L'équipe d'Airitage © f.Jama/AIRitage - DR



Dédicace de F. Adibi © f.Jama/AIRitage - DR



l'affiche du meeting © f.Jama/AIRitage - DR

Florence Jama
Membre du Conseil d'Administration
d'Airitage
Groupe communication

Dons d'Archives



G à D C.Cotillard et C. Lardier © PVL

Jeudi 28 mai 2026 – jour de notre AGO - avec la complicité de Christien Lardier, nouveau membre du C.A. et ami du chanteur-journaliste Herbert Léonard nous a permis d'hériter de l'ensemble de sa collection du magazine le Fana. Merci à tous !

Philippe Van Lierde
Secrétaire Général d'AlRitage

Directeur de la publication : Gaetan Sciacco

Editeur : AlRitage 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 : M-J. Hugon, t. Chabrier, A.Masson, F. Sarrazin, Ph. Van Lierde, G. Sciacco, N. Saidenberg, P. Tramier, P Mercillon, Ch. Lardier, G..Chastres, C. Cotillard et F. Jama.

Impression : 72/78 (Vanves)

Crédits photos : Ph. Van Lierde, D. Charrit (DR) - Collection APA, Collection Chastres, Collection Ch. Lardier, Collection P. Tramier, Collection P. Mercillon, Collection N. Saidenberg, Airbus Defense & Space, F. Jama/AlRitage, AlRitage, Collection C Cotillard, Collection N. Saidenberg.

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