

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

Sommaire

1 - 4 Entretien

• Jean Jacques CLUZEAU
Président de l'Association "Les Ailes Anciennes Le Bourget"
• Editorial

5 Vie d'Airitage

• La maison du patrimoine de Chatillon

6 Vie des associations

• le Musée Delta d'Athis-Mons - les 50 ans de Concorde

6 - 7 Vie d'Airitage

• 9 années au Lycée Aristide Briand

• Quand Airitage soutien les chercheurs écrivains

8 Dons d'Archives

Editorial

de Jacques Rocca,
Président d'Airitage



© Airitage

Nul ne peut contester désormais le rôle essentiel et croissant que jouent les drones pour toute une série d'usages civils ou militaires et nous n'en sommes qu'au début.

Leur histoire, bien que récente, mérite elle aussi toute notre attention. C'est ainsi que lorsque le sujet de la sauvegarde de quelques maquettes de prototypes de drones vint il y a quelques mois sur la table de notre association, il fut immédiatement proposé une solution d'hébergement et de mise en valeur de ces objets volants à peine identifiés auprès de nos amis d'Airbus Hélicoptère, à Marignane. L'idée bien sûr était de profiter du Musée de Saint-Victoret, dont je tiens une nouvelle fois à vanter les mérites,

N°37 - Mars 2019

Les Ailes Anciennes Le Bourget : un pan de l'histoire de l'aéronautique

Entretien avec Jean Jacques Cluzeau
son Président.



© les Ailes Anciennes

AIRitage : Quel a été votre parcours professionnel ?

J'ai débuté ma carrière professionnelle en étant Militaire. Entré en avril 1955 à l'âge de 16 ans à l'école des Mécaniciens de Saintes, j'ai poursuivi ma formation à Rochefort (3 ans) et obtenu le Brevet de Mécanicien.

Ma première affectation a été l'Escadrille de liaisons aériennes 53 à Oran. J'y ai effectué des travaux sur Nord 1002, Nord 1100 et Siebel de mars 1958 à juin 1960. Ensuite de juillet 1960 à mai 1962 je suis affecté à l'Escadre Hélicoptère N° 2 à Oran La Sénia comme Mécanicien sol (et volant) sur Alouette II : 370 h de vol / 30 évacuations sanitaires.

Je garde le souvenir d'une maintenance exigeante, des turbines aux performances modestes par temps chaud, par contre du plaisir de voler pour assurer des missions d'évacuation sanitaire, de reconnaissance, etc...

Ensuite je suis passé dans des activités civiles à Sud Aviation Marignane comme mécanicien aux Essais en vol «Série» de mai à septembre 1962 (Travaux sur Alouette II et Sikorski H-34), puis d'octobre 62 à septembre 71 comme Motoriste à Agricolaire-Maghreb sur PA 18 (Apprentissage de la révision générale des moteurs de 150 à 250 cv).

D'octobre 1971 à 2000 j'ai réalisé une série d'emplois «multiples» chez Transair au Bourget comme Contrôleur cellule et moteur et participé aux vols de contrôle sur les avions Beechcraft, Lear Jet et Hawker.

Nommé Responsable Qualité, j'ai œuvré au maintien des agréments DGAC et étrangers (FAA, africains, chinois) en adaptant les procédures société suite aux évolutions réglementaires.

Entretien avec Jean Jacques CLUZEAU

Editorial (Suite)

pour exposer au public ces objets matérialisant la trace des débuts d'EADS dans l'aventure des drones. Quelques réunions téléphoniques plus tard, additionnées de quelques conventions croisées dont AIRitage a la maîtrise, voilà nos deux maquettes ORKA et TANAN 300 Block 1 (immatriculé F-WTBZ) chargées il y a quelques jours à peine dans le camion qui les transporte jusqu'à Saint Victoret.

J'adresse ici toutes mes félicitations à nos amis Ignace Garcia-Brotons, Bernard Verdier, Christian Van Den Heuvel, Vanessa Desouttier, Bruno Borsi, François Prenot-Guinard, Christian Da-Silva, Laurent Bron et bien sûr Philippe Van Lierde - j'espère n'oublier personne - pour leur action conjointe et efficace permettant cette issue heureuse.

Ces drones-là sont bien loin de ceux qui volent aujourd'hui, comme l'Eole peut l'être du Socata TB20. C'est précisément pour cela qu'il fallait les préserver de toutes destructions car ils représentent la « branche disparue des dinosaures » or elle est toujours intéressante à étudier et riche d'enseignements.

Mais cet épisode est un peu l'arbre qui cache de plus en plus la forêt et, entre nous, si ça continue, nous pourrions vite devenir nous aussi, la prochaine branche disparue des dinosaures.

A l'époque, le manque d'eau et de nourriture avait fini par éradiquer l'espèce. A notre tour, la source de nos finances montre des signes d'assèchement.

Comme pour nos amis de Méaulte bientôt sans abris en cette fin de trêve hivernale.

Comme ceux de Saint-Nazaire dont les espaces se réduisent ou ceux encore de Bourges moins nombreux et oubliés par la direction du site.

Mais bon sang que faut-il faire pour obtenir la reconnaissance de l'utilité de notre travail ?

J'avoue finir parfois par désespérer un peu.

Mais mon optimisme naturel et ma foi dans l'entreprise Airbus me font encore croire en un sursaut. Il serait plus que temps, à quelques jours des 50 ans d'Airbus !

Jacques Rocca
Président d'Airitage

J'ai été promu **Chef du Bureau Technique** ce qui m'a permis de participer aux programmes de certification des avions Beechcraft avec la rédaction de la documentation en français :

- Traduction des documents américains traitant des programmes d'entretien et des manuels de vol car la DGAC à l'époque ne pouvait approuver que des textes en français,
- Etude et rédaction des dossiers de modifications suite aux changements d'équipements ou d'aménagement.
- Etude de réparations majeures.

Chargé d'Affaires, j'ai suivi les travaux en relation avec la clientèle et procédé aux Expertises d'avions.

AIRitage : Parlons à présent de votre association

En fin de contrat (retraite oblige à 62 ans) j'ai proposé mes services (en bénévolat) au Musée de l'Air et de l'Espace (MAE). Le MAE ne pouvant m'utiliser, Bernard Champenois responsable de la section Moteurs du MAE m'a suggéré de rejoindre l'Association les Ailes Anciennes de Dugny qui restaurait des avions et moteurs pour le Musée.

En 2008, j'ai été élu à la Présidence de l'Association en remplacement de Jean-Michel Daniel.

Les Ailes Anciennes :

En 1974, Jean-Michel Daniel et trois autres volontaires avaient aidé au transfert des collections du MAE de Chalais Meudon au Bourget.

En 1975, le Général Lissarague avait permis le début d'activité de l'Association en nous confiant la restauration pour présentation des avions : FW 190, Yak 3, Heinkel 162, Fieseler Storch. Ont suivi au fil des années les avions : Potez 36, SO 6000 Triton, T-6, Mirage III, Suc Courlis, Moynet Jupiter, Caudron Luciole, Morane 500, SE 202 Aquilon, Beech 18, Planeur DFS 230, Stampe SV4, Bucker 181, Morane-Saulnier H, Piasecki HUP-2, etc...

Puis les moteurs : Benz BZ 4, Hispano 8C, Clerget 4V, Hispano 12Y Lrs Hispano 12Gb, Renault 4Pi, Renault Bengali, Salmson AC 7 et CU Z 9, Renault 4 Pdi, Gnome 9N, Clerget 9B etc...



Entretien avec Jean Jacques CLUZEAU

Actuellement en cours à Dugny

Avro Lancaster WU 21 de l'Aéronautique navale :

Posé en catastrophe sur l'île de Wallis, le quadrimoteur dont certaines pièces étaient éparpillées dans les fermes alentour, fut ramené à Brest par la Jeanne-D'Arc pour les Ailes Anciennes dont le président était un ancien pilote de la Marine Nationale.

La section avant du fuselage est pratiquement terminée à l'exception de quelques retouches sous planchers ; Des travaux importants de reconstruction de la structure du plan central sont engagés de manière à permettre l'installation des trains d'atterrissage.



Structure du LANCASTER WU21 © les Ailes Anciennes



Bloc moteur Bugatti en cours de remontage © les Ailes Anciennes

Moteurs :

Nous restaurons actuellement pour le MAE un moteur Bugatti U16. Ce moteur de 1920 est constitué de l'assemblage de 2 unités de 8 cylindres en ligne qui entraînent une seule hélice. D'alésage /course : 110 x 160 ce moteur produisait 420cv à 2000 t/mn ou 500 cv à 2300 t/mn, mais avec une usure sensible : source documentation Duensenberg (Usa) qui avait acquis la licence pour une production en 1918.

SE 5003 Baroudeur :

La 2ème restauration engagée en 2010, pour mise en conformité avec les nouvelles normes de restauration du MAE est en cours.

Les principaux travaux ont porté sur :

- Reconstruction de la planche de bord et des panneaux latéraux
- Remise en conformité du siège éjectable
- Reconstruction du cône arrière de fuselage (impacts par balles)
- Reconstruction des carénages de soute à armes
- Reconstruction des carénages de soute avant.
- Reconstruction des ailerons.
- Reconstruction des volets (en cours)

Entretien avec Jean Jacques CLUZEAU

En projet pour 2020:

Reconstruction des aérofreins et de la structure de verrière.

Caudron 714 :

Nous avons le fuselage et le moteur (en prêt Mae)

Le fuselage mérite une reconstruction de la partie arrière qui sera engagées en 2019. Nous sommes à la recherche des plans, de manière à aborder la reconstruction de la voilure sur des bases plus « solides »

Les Ailes Anciennes

- 65 membres
- 25 actifs
- 12 000 h par an fournies au Mae

Membres du Conseil

- Thierry DYE
- Franck DEVILLERS
- Patrick HYDRY

Le Bureau

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| - Jean Jacques CLUZEAU | Président |
| - Jean Pierre LEROUX | Vice-Président |
| - Claude TOUGARD | Vice-Président |
| - René POTET | Secrétaire Général |
| - Michel LOUIS | Secrétaire Général Adjoint |
| - Serge LEDRU | Trésorier |



Jean Jacques Cluzeau à la restauration du Baroudeur © les Ailes Anciennes

Ailes Anciennes Le Bourget :

tel : 01 48 68 67 48

Courrier : BP 142 93351 LE BOURGET

*Merci à Jean Jacques CLUZEAU
(interview réalisée en Février 2019)*

VIE D'AIRITAGE

La Maison du Patrimoine de Chatillon



La maison du Patrimoine de
CHATILLON © PVL

Fin février la commune de Châtillon inaugurerait sa Maison du Patrimoine. Ce fut un moment historique pour Monique Barrier, sa Présidente, qui œuvre depuis plus de 30 ans pour aboutir à ce succès sur lequel nous revenons par la photographie. Aérospatiale y est présent via les maquettes de missiles déposées dans le cadre d'une cession longue durée organisée à l'initiative de la Direction de MBDA.

Philippe Van Ierde

L'INDUSTRIE

La révolution industrielle s'est opérée au cours du XIX^e siècle en banlieue sud de Paris. S'y installèrent des firmes à portée internationale : les tracteurs Labor, les constructions Aéronautiques Emile Devoitine, l'usine Brandt, l'usine Bernardet (fabricant de scooters), l'usine Aérospatiale, créée en 1924



(elle passe par 24 sigles jusqu'à MBDA en 2015) et l'ONERA (Office National d'Etudes et de Recherches Aéronautiques)

Extrait de la plaquette du musée © PVL



Le missile ROLAND © PVL



Le Dewoitine 931 et l'ouvrage "Mémoire d'usine" © PVL



la cible CT 20 et le missile ROLAND le jour de l'inauguration © PVL

Vie des Associations

Le Musée DELTA d'Athis Mons commémore les 50 ans de Concorde 1-2 mars 2019

Le 1er et le 2 mars l'équipe du Musée DELTA Athis Aviation commémorait le cinquantenaire du premier vol du Concorde.

Ce fut un moment historique pour la petite équipe qui entoure Mme PAYEN et Alexandre POZDER. Ils œuvrent depuis de nombreuses années pour maintenir en état le CONCORDE 02.

Philippe Van Lierde



Concorde 02 © PVL



Alexandre POZDER © PVL



Madame PAYEN © PVL

VIE D'AIRITAGE

9 années passé au Lycée professionnel Aristide Briand

Ayant récemment quitté le conseil d'administration du Lycée Professionnel du Blanc Mesnil, je vous propose un petit bilan des premières années consacrées à la mise en place progressive des métiers de l'aériens dans le-dit lycée.

Sans fard, les responsables successifs accompagnés du corps professoral peuvent revendiquer un beau succès car comme le montrent les tableaux ci-après les résultats parlent d'eux-mêmes avec un pourcentage de succès au Bac Pro sans équivoque.

Année	2009	2010	2011	2012			2013			2014			2015			2016			2017			2018		
Diplôme				INSCRITS	RECUS	% REUSSITE	INSCRITS	RECUS	% REUSSITE	INSCRITS	RECUS	% REUSSITE	INSCRITS	RECUS	% REUSSITE	INSCRITS	RECUS	% REUSSITE	INSCRITS	RECUS	% REUSSITE	INSCRITS	RECUS	% REUSSITE
CAP Maintenance Systèmes Aéronef	0	0	0	13	11	85	15	13	87	12	12	100	10	10	100	12	11	92	11	11	100	11	11	100
CAP Mécaniciens Cellules Aéronef	0	0	0	13	7	54	19	17	89	21	20	95	12	12	100	12	11	92	19	17	89	31	24	77
BAC AERO SYSTEMES	0	0	0	9	8	89	13	11	85	12	11	92	12	12	100	23	23	100	21	19	90	23	20	87
BAC AERO STRUCTURE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	7	88	18	16	89	25	18	72	22	17	77
MC AMT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	10	83	13	8	62	13	11	85

Mise en œuvre

En résumé

Année	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Diplôme							
CAP Maintenance Systèmes Aéronef	85	87	100	100	92	100	100
CAP Mécaniciens Cellules Aéronef	54	89	95	100	92	89	77
BAC AERO SYSTEMES	89	85	92	100	100	90	87
BAC AERO STRUCTURE				88	89	72	77
MC AMT					83	62	85

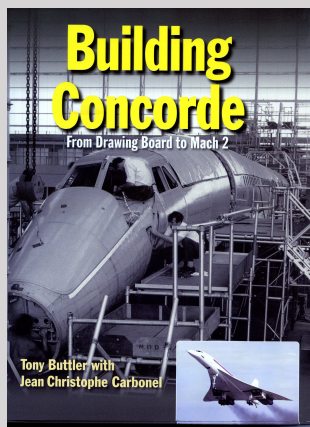
Il faut aussi ajouter que durant ces années de montées en puissance, le Bac Pro Maintenance des Aéronefs est complété par la Licence B car le lycée est Certifié Part 147 depuis plus de 5 ans. Les jeunes hommes et femmes qui sortent de ce lycée ont donc toutes leur chance pour trouver un emploi plutôt en CDI.

Longue vie et tous nos vœux à la nouvelle équipe afin que ce succès perdure.

Philippe Van Lierde
Ancien membre du C.A. du Lycée

Quand AIRITAGE soutien les chercheurs écrivains

Ils sont tous membres d'AIRITAGE et à ce titre par leurs recherches contribuent à l'amélioration de nos indexations. En retour, ils mettent en valeur la qualité de nos images historiques et Patrimoniales dans les livres et mensuels qu'ils publient.



Edition
Crécy Publishing

Auteurs
Tony Buttler
J-C. Carbonel



Edition
Crécy Publishing

Auteur
J-C Carbonel



Edition
Lariviere

"L'aventure de
Concorde"
Auteur
Alexis Rocher



Edition
Privat

Auteurs
Gerard Maoui
André Rouayroux



Edition
Lariviere

"La Corvette un avion
invendable"
Auteur
Pierre Parvaud



Edition
Lela presse

Auteur
Pierre Parvaud

... à suivre

Dons d'archives



les maquettes de souffleries © PVL

Le 13 février 2019 MBDA nous a fait don de 100 maquettes de souffleries de tous programmes et dans toutes les échelles.

Merci à R. Baboin Directeur du site, M Brasch responsable Sécurité Santé Environnement (SSE), B. Roudiere responsable logistique d'avoir pensé à nous.

Claude Salaün

Directeur de la publication : Jacques Rocca

Editeur : AIRITAGE

Centre d'Affaires de la Boursidière

92350 Le Plessis Robinson

association@airitage.fr

TEL : +33 (0)1 41 87 17 87

Réalisation : M. Pelletier et Ph. Van Lierde.

Ont collaboré : J.J.Cluzeau, J.Rocca, Ph.Van Lierde, C. Salaün.

Impression : 72/78 (Vanves)

Crédits photos : R.Guigui, Ph. Van Lierde, les Ailes Anciennes, Airitage.

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

COMPLÉMENTAIRE **SANTÉ**

GARANTIE **DÉCÈS**

SURCOMPLÉMENTAIRE **SANTÉ**

Depuis plus de 70 ans, IPECA est l'Institution de prévoyance du monde aéronautique et 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**.

Pour en savoir plus :

0 810 510 510 Service 0,05 € / appel + prix appel



5 rue Paul Barruel, 75740 PARIS Cedex 15

www.ipeca.fr

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.