

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

Sommaire

1-5 Entretien

Jean Pierre SALSENACH
Président de l'Association
Aérothèque
• Editorial

5-10 Vie des associations

- La sphere qui fait tourner les avions
- Metting Air légende aerodrome de Melun Villaroche
- Athis Aviation Musée Delta

11 Vie d'AIRitage

- Grand Prix du Patrimoine Aero-club de France - Prix Airitage

12 Dons d'Archives

Editorial

de Jacques Rocca, Président
d'AIRitage



© Airitage

Toulouse, le 25 décembre 1918, un premier Salmson 2A2 s'élance de la piste de Montaudran ouvrant ainsi la voie à l'aventure de l'Aéropostale. L'audace de Pierre-Georges Latécoère aura eu le dessus sur la raison, voire la frilosité, qui aujourd'hui trop souvent limitent l'innovation.

Un siècle s'est écoulé et nous mesurons tous le chemin parcouru. Nous pouvons tous désormais, traverser l'atlantique en une poignée d'heures, à bord d'avions modernes et confortables, pour quelques centaines d'euros à peine sans réaliser combien l'aviation a pu autant rapprocher les hommes.

Ce centenaire du premier vol de l'Aéropostale fut célébré comme il se doit, à partir du 20 décembre dernier,

N°36 - Décembre 2018

Nouvel essor de l'Aérothèque

Entretien avec
Jean Pierre SALSENACH
Président de l'Association Aérothèque
Conservatoire du Patrimoine
de Dewoitine à Airbus de Toulouse.



©Aérothèque

AIRitage : Quel a été votre parcours professionnel ?

Mon intérêt pour l'aéronautique a été tardif, même si dès mon plus jeune âge j'ai toujours été attiré par les sciences, par la mécanique et plus particulièrement par l'électronique.

Les seules incursions dans le domaine de l'air durant mes jeunes années ont été la réalisation de fusées à poudre expérimentales avec des succès variables et la construction d'un planeur en vol libre, c'était dans les années 65.

Mon parcours professionnel a démarré dans le privé par la maintenance des moyens industriels, et ce, durant plusieurs années, mais ma passion pour l'électronique m'a rattrapé et m'a poussé à reprendre les études.

A l'issue de cette reconversion en 1979, j'ai rencontré mon futur employeur, Robert MANZAC, responsable au « Labo 35 ».

Mon entrée dans cette magnifique entreprise qu'était AEROSPATIALE, devenue AIRBUS, aujourd'hui, m'a assuré un bon déroulement de carrière. Du premier laboratoire de Métrologie électrique habilité en France en passant par les équipements embarqués puis à la fabrication des mats, à nouveau aux moyens industriels de l'usine de St Eloi, pour achever ma carrière professionnelle en charge du schéma directeur de l'usine.

Mes relations avec l'Aérothèque dans le cadre de mes fonctions et mon attachement à notre passé ont incité les membres de l'association, Florent MUNOZ et Stanislas WAWRZYNIAK à m'inviter à les rejoindre, c'était en 2011.

Entretien avec Jean Pierre **SALSENACH**

Editorial (Suite)

date à laquelle la Mairie de Toulouse inaugurerait le nouvel Espace Mémoire de l'Aéropostale, installé au cœur du château Petit-Espinet Raynal situé en bordure de la piste historique de Montaudran. Depuis cette piste, maintenant fermée depuis 15 ans, des pilotes exceptionnels tels que Mermoz, Antoine de Saint-Exupéry, Guillaumet et tant d'autres relient l'Europe à l'Afrique et à l'Amérique jusqu'en 1933. Une nouvelle fois, l'ouverture de ce lieu de mémoire vient saluer le travail persévérant et acharné d'un petit groupe de passionnés attachés à sauvegarder et valoriser l'histoire de l'aéropostale et de ses acteurs. Merci aux collectivités territoriales qui ont su accompagner le mouvement et financer ce projet ambitieux.

Souhaitons-lui désormais d'accueillir un large public et de transmettre cette «mémoire du lieu» aux générations futures.

Mais puisque nous sommes à une période de vœux, tournons-nous vers le futur et vers 2019. Cette année sera celle d'une nouvelle édition du salon du Bourget. Peut-être y verrons-nous décoller City-Airbus, premier prototype de taxi volant d'Airbus à quatre places et sans pilote ! Sans-doute y célébrerons nous le Moynet Jupiter qui incarne aujourd'hui les tâtonnements de Matra dans l'aviation d'affaires. Bien sûr, nous y fêterons les 50 ans d'Airbus mais aussi ceux du premier vol de Concorde.

Mais pour tout cela, il nous faudra de l'aide et si ce n'est plus Noël on peut encore rêver et espérer que cette nouvelle année nous permettent de recevoir de nouveaux soutiens qui nous permettraient de poursuivre le travail de nos membres présents sans relâche pour numériser, archiver, trier les nombreux documents que nous recevons.

C'est à eux que je pense et que je voudrais remercier chaleureusement. Je leur adresse ici mes meilleurs vœux de santé et de bonheur, pour eux et pour leurs proches et je vous dis à tous : Bonne Année, j'ai hâte de vous retrouver pour 2019 !

Jacques Rocca
Président d'Airitage

AlRitage : Parlons à présent de notre association

Faisons un peu d'histoire : Sous l'impulsion de la direction d'Aérospatiale d'alors; Bernard KELLER, Claude TERRAZZONI, Jean Louis FACHE et Alain LECOQ, germe l'idée dès 1987 de constituer un groupe de travail pour la sauvegarde du patrimoine d'Aérospatiale Toulouse.

L'année suivante dépôt des statuts et création de l'association selon la loi de 1901, très rapidement cette association prend le nom d'**Aérothèque**.

Avec l'aide successive des jeunes retraités, André DESPETROUX, Gilbert PAYEUR, Jacques BERGER, Gérard GABRILOT, André ROCACHE et bien d'autres, l'Aérothèque prend son envol.

Les premières préoccupations des dirigeants sont la constitution de notre fonds patrimonial, l'aménagement de nos anciens locaux mais également la promotion et le rayonnement de notre conservatoire par la présentation de nos pièces de collection ainsi que l'organisation de meetings, de conférences, la rédaction d'articles de presse et d'ouvrages.

Dernièrement les dirigeants successifs de l'Aérothèque ont œuvré, et n'ont eu de cesse que l'aboutissement et la création d'un musée aéronautique toulousain « Aéroscopia », concrétisant leur engagement par le financement à hauteur de 100 000 € destiné à la construction du bâtiment, seule association dans ce cas.

Les autres contributions au musée sont la réalisation de la fresque historique de l'aviation sur la Rochelle, la mise à disposition des maquettes au 25ème ainsi que d'îlots interactifs.

L'ouverture du musée Aéroscopia début 2015 coïncide avec l'obligation pour notre association de libérer nos locaux historiques au 18 Rue Montmorency à Toulouse.

AIRBUS nous aide avec la cession de 12 cabines modulaires que nous implantons en septembre 2015 dans notre hangar de l'Atelier des Avions, hangar cofinancé par deux autres associations et la SARL « l'Atelier des Avions » le tout complété par un emprunt. Une longue aventure qui a commencée un an auparavant par le démontage et la préparation de ces cabines et qui continue !



Les locaux de l'Aérothèque ©Aérothèque

Elle nous mène à cette année, soit 4 ans de travaux, de modifications des structures, d'aménagements des locaux incluant la réalisation des courants forts et faibles et maintenant la décoration.

Entretien avec Jean Pierre SALSENACH

Cette forte mobilisation de nos adhérents, que je veux ici remercier, permet d'achever la première étape essentielle à la réouverture de nos locaux au public prévue pour le **21 janvier 2019**.

L'association s'est ainsi dotée d'un showroom, d'une salle de projection et de la salle des simulateurs.



La salle de projection ©Aérothèque



Le showroom ©Aérothèque

Nos activités : Depuis 2014 l'Aérothèque ne cesse d'œuvrer pour recouvrer sa place au sein du monde associatif aéronautique. Nos principales activités sont axées sur notre fonds patrimonial, la formation, la rédaction d'ouvrage, la simulation, la participation aux manifestations et la sauvegarde du D338.

La gestion et l'enrichissement de notre fonds patrimonial. A l'issue de nos deux déménagements en 2014 et 2015 nous avons décidé de réorganiser nos archives, par le réagencement de nos locaux et des moyens de conservation. Cette opération nous oblige à les reclasser et à les géo-localiser sur un logiciel de gestion. En même temps nous en numérisons une partie, en débutant par les épreuves sur plaques de verre, puis les négatifs, elle se poursuivra par les documents. Cette démarche nous permettra la mise en ligne de l'index pour une meilleure valorisation de nos archives.

Nous poursuivons l'enrichissement du fonds par la réception de dons ou la mise en dépôt de documents et/ou objets qui nous sont confiés, par des échanges, mais aussi par l'achat d'éléments lorsqu'ils concernent notre patrimoine.

La sensibilisation et la formation d'écoliers et d'étudiants. Depuis la fermeture de notre conservatoire sur le site de St Eloi nous avons, en partenariat avec des structures périscolaires au début puis scolaires et universitaires ensuite, développé des modules de présentation et de sensibilisation au monde aéronautique.

Chaque année nous accueillons et accompagnons plusieurs groupes d'étudiants sur des projets tels que l'instrumentation d'équipements avion ou d'animations.



Groupe de sensibilisation auprès des scolaires ©Aérothèque

Entretien avec Jean pierre SALSENACH

La rédaction d'ouvrage. Cette année nous avons entrepris la remise à jour du livre « Histoire AEROSPATIALE Toulouse ... » édité en 1997 par l'Aérothèque, sa parution est prévue pour fin d'année 2019. Outre le complément de 1997 à nos jours, cette nouvelle édition couvrira les aspects humains et sociaux. La ligne conductrice retenue est l'évolution des sites liés aux nouveaux programmes.



Le groupe de travail pour le nouvel ouvrage ©Aérothèque

Participation aux meetings et manifestations aéronautiques régionales. Lors de ces rendez vous, à raison de trois à quatre par an nous mettons en valeur nos collections, nos activités et nos projets dans le but de nous faire connaître, de susciter des dons, et de faire adhérer de nouveaux membres à notre association. C'est aussi l'occasion de rencontres et d'échanges enrichissants avec des passionnés du monde de l'aéronautique.

Le domaine de la simulation est nouveau pour notre association. Cette activité a commencé par la récupération d'un simulateur de maintenance du A340 en 2014. Nous avons sollicité d'anciens collègues qui œuvraient professionnellement dans ce domaine et qui ont relevé le challenge. Aujourd'hui il est opérationnel et nous proposons des démonstrations au public.

Ce premier succès nous a conforté dans l'idée d'acquérir le simulateur Corvette que nous comptons rénover dans un futur proche avec l'aide de l'association amie VirtuAiles. Cette base servira de démonstrateur à la rénovation du simulateur Concorde. Nous expérimentons simultanément les systèmes de visualisation du vol, la réalité virtuelle, le rendu musculaire pour les appliquer à nos simulateurs.

Un petit mot sur l'association VirtuAiles, elle œuvre depuis plusieurs années à la remise en fonctionnement du simulateur Concorde qui était exploité dans les années 73 par Aéroformation puis Air France pour former leurs pilotes.

Avec l'aide d'AIRBUS et de l'Aérothèque la première étape a été finalisée et le simulateur a été transféré vers Aéroscopia, la restauration de l'électronique se poursuit.



Simulateur TMD A340 ©Aérothèque

Entretien avec Jean pierre SALSENACH

La sauvegarde et restauration du tronçon du D338, là aussi, pour notre association c'est une nouvelle aventure, elle s'inscrit dans la sauvegarde de la mémoire aéronautique de DEWOITINE à AIRBUS. Ce tronçon est le seul élément de structure d'un D338 connu à ce jour. Il a été découvert près de l'Etang de BERRE, merci à Philippe JUNG (membre du C.A. AIRITAGE) qui nous a alerté.

Il servait de cabane de chasse depuis une soixantaine d'années. Nous l'avons racheté et organisé son rapatriement, il est actuellement dans un local prêté par la Mairie de Blagnac.

Notre projet est sa sauvegarde et sa restauration pour que nous puissions dans quelques temps le présenter au public en retraçant l'histoire de sa construction, de son exploitation mais aussi en présentant les techniques et matériaux utilisés à l'époque.

Ces avions étaient les fleurons de la compagnie Air France en 1936, reliaient Paris, Hanoï, Saigon jusqu'à Hong Kong en 7 escales avec de 12 à 21 passagers et 3 membres d'équipage.

Nous sommes en phase de constitution de l'équipe et surtout à la recherche de photos, de croquis et de plans pour nous aider à sa restauration.

AIRitage : En conclusion ?

Voilà rapidement présenté l'Aérothèque, son histoire, ses activités et ses projets. Riche de ses adhérents attachés à notre association, nous poursuivons notre tâche de sauvegarde et de partage du patrimoine aéronautique régional. Nous tenons à remercier tous les organismes et les personnes qui nous apportent leur soutien dans cette longue période de transition.

*Merci à Jean Pierre SALSENACH
(interview réalisée en décembre 2018)*

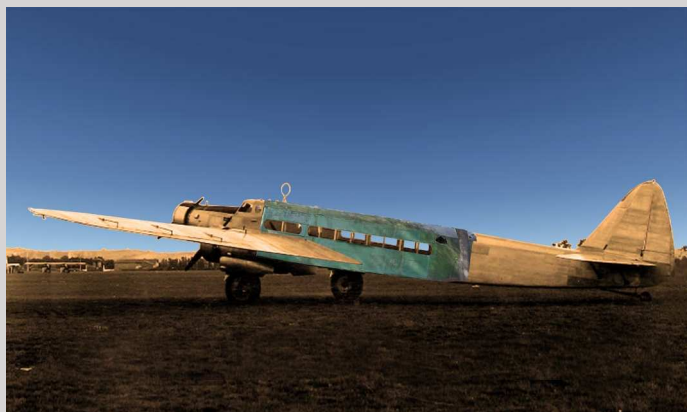
Aérothèque

tel : 0534406293

Courriel : aerotheque@wanadoo.fr

sites : <http://www.aerotheque.com/>

<http://www.virtuailles.fr/>



Le tronçon du D338 ©Aérothèque

Vie des Associations

Patrimoine aérospatiale Bourges Berry (PABB)

La sphère qui fait tourner les avions



Roland Narboux, président de la PABB, Didier Paquet, ferronnier, et le maire de Bourges, Pascal Blanc, inaugurent la sphère aux avions. Roland Narboux (président PABB, Didier Paquet le ferronnier, et le maire Pascal Blanc) © Agence BOURGES

L'association Patrimoine aérospatiale Bourges Berry a fait réaliser une sphère rappelant l'histoire de Bourges dans le domaine de l'aéronautique. Sphère de trois mètres de haut constituée de seize cintres symbolisant les fuseaux horaires, tandis que le cercle représentant l'équateur, supporte quatre avions (Hanriot H180, Nortatlas 2501, Nord 262 et un C160 Transall).

L'œuvre réalisée par Didier PAQUET, financée entièrement par PABB, a été implantée rond-point Julien MAMET, devant les bâtiments de l'usine MBDA.

L'œuvre a été inaugurée le 5 décembre 2018 par Roland NARBOUX, président de PABB, Didier PAQUET ferronnier et le maire de Bourges Pascal BLANC.

*Actualité paru dans le Berry Républicain,
et recueillie par Jacques Millereux
Administrateur AIRITAGE*



Vie des Associations

MEETING AIR LEGENDE AERODROME DE MELUN VILLAROCHE

8-9 Septembre 2018

Avec ce meeting, c'est un véritable événement qui s'est produit sur la base de Melun Villaroche, événement que je qualifierais d'historique; en effet ce terrain est pratiquement inconnu du grand public et pourtant il fut la plateforme dédiée aux essais constructeurs des grandes Sociétés Nationales et Privées.

Personnellement je suis très attaché à ce champs d'aviation comme on disait qu'en j'étais petit, mon plus ancien souvenir date de 1940. Nous traversons le terrain en herbe, je suis sur les genoux de ma mère dans une petite fourgonnette Rosengar et il y a des avions bimoteurs bidérives stationnés au bord de la route et je retrouverais cette vision, en photo, dans l'ouvrage de Robert Lamouche « Villaroche 1938-1972 - Essais et prototypes de l'aviation française. » c'étaient des Potez 63 !

J'ai connu l'occupation allemande et les raids aériens, ados j'allais voir voler les premiers prototypes d'avion à réaction. En effet fin 48, le premier prototype français à réaction à faire son premier vol sur la base de Réau-Villaroche, comme l'on disait à l'époque, fut l'Arsenal VG 70 piloté par Modeste Vonner, chef pilote d'essai de l'Arsenal de l'Aéronautique, le 23 juin 48 avant le MD 450 Ouragan de Marcel Dassaut, celui-ci vola le 28 février 49 piloté par Konstantin Rozanoff. Ensuite ce fût les Noratlas, Mystère, Vautour, Trident, Gerfaux, Griffon, Mirage et autres.

Le hangar Daydé Jeumont qui abrite les collections du Musée de l'Aviation de Melun Villaroche (MAMV), après avoir été démonté et emmené en Allemagne pendant l'occupation est revenu en France et remonté à Villaroche en 1952, affecté à la SNCASO il abritera au moment de leurs essais, les SO 6020, 6025, 6026 avions expérimentaux à moteur fusée, avant les Trident.

Les trois prototypes du Vautour, biplace de chasse tout temps, monoplace d'attaque au sol et la version bombardier à nez vitré, j'assisterais d'ailleurs à ce premier vol. Le MS 760 Paris fera également son premier vol à partir de ce hangar, réaffecté à Nord Aviation, ainsi que le Nord 262 le 24 décembre 62.

Le Transall y sera assemblé, avant son premier vol, le 25 février 63 ; ainsi que sa présérie.

Dire que ce hangar tiens une place à part dans l'histoire de nos Sociétés est un truisme !



Le hangar Daydé Jeumont abritant les collections du MAMV ©MAMV

MEETING AIR LEGENDE AERODROME DE MELUN VILLAROCHE

8-9 Septembre 2018 (suite)

J'ai vécu cette période exaltante, c'est pourquoi je suis viscéralement attaché à ce terrain d'aviation. J'ai connu la plupart de ces hommes, tous heureusement ne sont pas morts ou sont décédés dans leurs lits : Paul Boudier, Lucien Coupet, le doyen des pilotes d'essais qui effectua, entre autres, le premier vol du proto du chasseur embarqué NC 1080, cet appareil était équipé de spoilers pour le gauchissement, une fois en l'air il s'avéra impossible de le mettre en virage !!! Et Lucien alla se poser à Brétigny, qui heureusement était sur le même axe! Lucien Coupet termina sa carrière comme directeur du terrain de Villaroche, Jean Caillard, Roland Glavany, Jacques Guignard, Jacques Hablot, Auguste Morel, Jean Marie Saget, André Turcat, Adrien Valette pilote vélivole qui effectua les essais du planeur à ailes delta Arsenal 1301, préfigurant le Gerfaux, Adrien passait les figures acrobatiques sur JU 88 ! André Turcat le tenait en haute estime.

En ce qui me concerne j'ai été embauché fin août 1954 à Melun Villaroche à la Direction des essais en vol, de la SFECMAS, directeur Henri Mangeot. J'ai travaillé sur les Gerfaux 1402 et 1405, Griffon 1 et 2 et sur le Coléoptère. En tout 38 années de carrière, se terminant fin août 1992 au CEL à Biscarrosse. aux essais en vol de la Division Engins Tactiques dans les engins blindés SA Roland, MLRS, véhicules militaires CL 289, engins cibles CT 41, CT 20, C 20, C 22 et le tir des sept missiles probatoires ASTER. Missions à l'étranger, Argentine 1983, USA 1987, IRAK 1990.

Pour commenter ce meeting, je manque peut être d'objectivité, mais le plateau était extraordinaire, après avoir eu, il faut bien l'avouer quelques doutes sur la réalité des prestations annoncées. Voir des trios de Hurricanes de Spitfires de Yak, des avions exotiques comme le chasseur australien CA-3 Boomerang, ainsi que le Morane 406 aux couleurs suisse (hélas), le Curtiss H-75 Hawk, ces deux avions ayant participé à la campagne de France en 1940.



Hangar MAMV le Sturmovick (char d'assault Aérien) ©MAMV

Les "ward birds" traditionnels si j'ose dire, Curtiss P40, North America P51D Mustang, Douglas A1D Skyraider et Consolidated PBY Catalina, Boeing Stearman 75, présentés par le France Flying Warbirds de Christian Amara, ces avions sont basés à Villaroche, un Republic P47 Thunderbolt, avion qui tient une place particulière dans ma mémoire, en effet deux de ces avions ont été abattus au dessus de mon village, situé à 10 km de Villaroche, en 1944. J'ouvre ici une parenthèse, nous avons recensés plus de 200 crashes d'avions de toutes nationalités dans un rayon de vingt kilomètres autour du terrain ! Pour illustrer la guerre du Pacifique le Chance Vought F4U Corsair magnifiquement restaurés par « Les casques de cuir » à la Ferté Allais piloté par Baptiste Salis, un Grumman Wilcat FM2 Pour ce qui est de l'AMPAA et du MAMV nous avons présentés en vol un Morane 500 (Fiesler Storch), un N.A. T6 et un Grumman Avenger, cet avion était présent à deux exemplaires sur ce meeting ce qui est exceptionnel, avec un simulacre d'attaque par un T6 Zéro ! Les pilotes étaient Didier CHABLE et Jean Pierre LAFILLE.

Au sol un Messerschmitt 108 (Nord 1000) un Bucker 181, un Spad 7, un Polikarpov PO2 aux couleurs soviétiques, et des avions du début de l'aviation, une Demoiselle Santos Dumont, un Farman 40 en cours de restauration et le Blériot XI en finition.

Nous avons également fournis le Mystère IV et le Mirage IIIB du Musée à l'association des avions Marcel Dassault, ces appareils ont été mis en place par un 4X4 Laffly Licorne de 1938 ! L'affluence était grande devant les barrières du hangar et les questions nombreuses, auxquels les membres de nos deux associations répondaient avec justesse et compétence.

En particulier de nombreux spectateurs étrangers qui découvraient la plateforme de Villaroche s'étonnaient que placée à moins de 45 km de la Capitale et d'un accès facile, ce terrain ne soit pas plus utilisé pour des meetings ! A ma connaissance il y a eu un meeting en 1974, un autre en 2008, avec la dernière présentation publique du Boeing B17 Pink Lady.

Cette situation n'avait pas échappée aux responsables de l'Association des Mécaniciens-Pilotes d'Aéronefs Anciens (AMPAA) et du MAMV et à l'occasion d'une réunion du Syndicat Mixte du pôle d'Activité de Melun-Villaroche (SYMPAV) Didier Chable.

MEETING AIR LEGENDE AERODROME DE MELUN VILLAROCHE

8-9 Septembre 2018 (suite)

président de l'AMPAA eu l'occasion de présenté à Louis VOGEL maire de Melun et Président de la Communauté d'agglomération Melun Val de Seine, ainsi que du SYMPAV, un projet de Meeting aérien annuel qui reçu un accueil que nous pouvons qualifier d'enthousiaste de la part de l'Assemblée et de son Président.

Pour revenir au meeting, un des grands moments fut la présentation des Rafales de l'Aéronavale, ce fut une démonstration de puissance et bien entendu de bruit, certains spectateurs étant littéralement tétanisés sur place !! Ces appareils étaient accompagnés par les Vampire du Cercle de la chasse de Nangis et par un MS Paris dont le prototype fit son premier vol le 29 juillet 1954 a partir du hangar Daydé Jeumont qui abrite les collections du MAMV.

Un autre appareil avait fait son premier vol à Villaroche 69 ans plus tot, presque jour pour jour, le Nord 2500 Noratlas, le 10 septembre 1949, classée monument historique, « La Grise » était présente dans le ciel de Villaroche.

Après la démonstration de notre championne du monde de voltige Catherine Maunoury, présidente de l'Aéro Club de France, ce fut bien entendu la patrouille de France qui à cloturée en apothéose cette manifestation aérienne.

Evidemment nous ne souhaitons qu'une chose, c'est que ce meeting perdure comme il est prévu par les organisateurs, que nous félicitons.



*Claude FOUCHER
Président du MAMV
Décembre 2018*

Hangar MAMV - Claude FOUCHER et son arriere petit fils James devant le Hurel DUBOIS ©MAMV

N'oublions pas le martyrologue des pilotes et équipages d'essais qui payèrent un lourd tribu sur ce terrain, à la renaissance de l'aviation française



Hangar MAMV SPAD 7 les ailes remontées devant le public ©MAMV

- 12 septembre 1952,

Au cours d'un vol de convoyage par mauvais temps entre Marignane et Villaroche, l'amphibie bi moteur SNCAN Nord 1401 Noroit N°14 percute la montagne à St Beauzille Ardèche. L'équipage était composé de : Charles Descamps pilote, Emmanuel Marot et Alfred Sohin mécaniciens, Marcel Laurière ingénieur de vol et du radio Jean Marie Legall il n'y eu aucun survivants. Notons que ces amphibies construits à 25 exemplaires pour l'Aéronavale souffraient de problèmes de moteurs, surtout ceux équipés du moteurs Arsenal ex Jumo 213 et étaient souvent à Villaroche.

MEETING AIR LEGENDE AERODROME DE MELUN VILLAROCHE

8-9 Septembre 2018 (suite)



le SPAD et la patrouille de France ©MAMV



Le public devant le Hangar du MAMV ©MAMV



Le hangar Daydé Jeumont abritant les collections du MAMV ©MAMV

- 3 mars 1953,

Charles Monier dit Popov des Avions Marcel Dassault se tue sur un Mystère II au cours d'essais de largage de réservoirs de carburant.

- 3 avril 1954,

Constantin Rozanoff Chef pilote d'essais des avions Marcel Dassault se tue au cours d'une présentation sur le terrain à des personnalités étrangères à bord du Mystère IVB 01.

1957 l'année terrible:

- 28 février,

Un NF 11 de la SNCASO porteur d'un engin spécial en essai s'écrase à l'est de l'aérodrome, le pilote Fernand Richard et l'ingénieur d'essais Georges Doroze sont tués.

- 26 avril,

L'appareil Nord 2503 effectuant un vol d'essais au cours duquel l'inversion du pas des hélices permettait une approche sous forte pente, s'écrase au seuil de la piste 29, l'équipage est brûlé vif, Michel Chalard, Marcel Perrin, pilotes, l'IPA Jean Coupet, fils de Lucien Coupet, l'ingénieur Louis Pruneau, le mécanicien Jean Duchemin. Pendant 50 ans un hommage sera rendu tous les ans par les anciens des essais en vol de Nord Aviation.

- 21 mai,

L'appareil SO 9050 Trident II piloté par Charles Goujon au cours d'un vol d'entraînement pour le Salon de l'Aéronautique se désintègre en vol.

- 25 juillet 1959,

L'appareil expérimental C450 Coléoptère, dont la cellule a été construite à l'atelier A12 de l'établissement de Châtillon, s'écrase au cours d'un vol de translation, le pilote Auguste Morel est gravement blessé. Cet accident mettra un terme à sa carrière de pilote d'essais.

- 10 janvier 1964,

L'avion à décollage vertical des AMD Balzac 001 touche le sol brutalement, le pilote Jacque Pinier du CEV est tué.

- 8 septembre 1965,

Avec le même appareil, suite à l'arrêt complet de deux réacteurs, le pilote, le Major P.E. Neal des US Air Force qui tente une éjection à basse altitude est tué.

Cette liste ne concerne que les équipages accidentés dans l'emprise du terrain de Melun-Villaroche mais beaucoup d'autres ont disparus à ces époques :

- Pierre Gallay sur le NC 1080 le 10 mai 1950 à Brétigny,
- Pierre Decroo sur l'Arsenal VG 90 le 25 mai 1950 à Marolles près de Brétigny,
- Claude Dellys au cours d'un vol d'essai entre Villaroche et Istres le 21 février 1952, le VG 90 02 subit des avaries, le pilote tente de s'éjecter, mais la cartouche du siège éjectable ne fonctionna pas.

La plupart de ces pilotes avaient participé à la deuxième guerre mondiale, dans la chasse ou le bombardement, Marcel Perrin était titulaire de treize victoires aériennes homologuées avec le régiment Normandie-Niemen, Lucien Coupet lui, avait participé à la première guerre mondiale sur Farman F40, abattu par la flak allemande, il sera fait prisonnier avec son frère qui était son équipier !

Vie des Associations

Athis Aviation Musée Delta

Ils viennent de nous rejoindre à AIRitage, aussi nous leur donnons quelques lignes pour faire connaissance, Alexandre à toi de jouer ...

- Nous sommes honorés de rejoindre votre organisation, nous cultivons comme vous cet amour de l'histoire et du patrimoine technique,
- Nous avons traversé une période de turbulences qui a duré trois longues années,
- On nous a décriés, critiqués, calomniés, souvent sans nous connaître, mais nous avons tenu bon et rouvert notre petit musée après ces années de fermeture qui ont vu disparaître malheureusement une Caravelle et un Mercure mais malgré tout nous continuons...
- Nous avons des joyaux de l'ingénierie et du savoir-faire de l'industrie française : trois Mirages III, une réplique du PA 100, le Concorde 02 F-WTSA et une très importante documentation.
- Notre association est composée d'une cinquantaine de membres bénévoles dont une dizaine participe régulièrement à l'entretien et aux restaurations des avions. Nous recevons plus de 4000 visiteurs par an, pour des visites guidées en groupe ou des individuelles.
- Durant toute l'année le musée est ouvert les mercredi et samedi de 14 à 18 heures.



Le simulateur de vol A320 ©AAMD

En complément aux avions depuis le début du mois de décembre la société Jet City-Aéro simulation présente un simulateur de vol A320 dernière génération ouvert au grand-public.

Restauration du Concorde 02 F-WTSA



Le poste de pilotage du F-WTSA le 6 Juin 1988 ©AAMD



Le poste de pilotage le 27 Octobre 2018 ©AAMD

Pour terminer, nous venons de recevoir la lettre de confirmation de la poste française qui a sélectionné notre musée pour la présentation officielle à bord de notre Concorde «SA» les 1er et 2 Mars 2019 du timbre «Premier Jour» commémorant les 50 ans du premier vol de Concorde 001 F-WTSS le 2 mars 1969. Deux jours que l'ensemble de vos adhérents peuvent noter dans leurs agendas.

Pour plus d'information :

Athis Aviation Musée Delta
1 avenue Bernard LATHIERE
91200 ATHIS MONS

Nous contacter par e-mail : museedeltainfo@gmail.com

Site internet : <http://museedelta.wixsite.com/musee-delta>

Concordialement vôtre.

Alexandre POZDER

Vice-président

Mobile: 0607732422

Vie d' AIRITAGE

Grand Prix du patrimoine de l'Aéro club de France

Le Prix AIRITAGE

Je suis Yves SOUDIT passionné depuis ma tendre enfance : d'abord modéliste puis je passe le BIA et me suis inscrit au Vol à Voile à PARAY LE MONIAL en 1971, lâché en AOUT 71. J'ai appris à voler sur un bon vieux CASTEL C 25 S; lequel a été bien vite stocké dans le fond du hangar....remplacé par le plus moderne WASSMER 30 BIJAVE.

J'ai décidé de le restaurer en 1975 après en avoir fait l'acquisition. De là d'autres membres ont voulu faire de même. En 1985 est née l'ASPAC avec deux autres planeurs Nord 2000 puis ont suivi une AV36, Castel 301s, Castel 3010, Nord 1300, SA 103 et 104, Caudron C800, Br 905, A 60, WA 21, WA 22, WA 30, etc. J'ai également reconstruit des avions : SNCAN NC 854 S, un Bébé Jodel, un D 112 et un NC 856...et entoilé beaucoup d'appareils pour des connaissances..... En 2006 j'ai laissé ma place de président ASPAC le nouveau dirigeant n'a pas continué, les machines ont été dispersées et l'association a été mise en sommeil !!!!!!!

J'ai donc continué mes restaurations au CENTRE DE VOL à VOILE de SAONE et LOIRE avec un Nord 1300, un Ka6 e, et donc ce rare CASTEL C 311 P. Tout en étant aussi le responsable technique du CVVSL. Ce Castel m'avait été proposé (avec 7 autres planeurs) par un ami Nantais, membre fondateur (comme moi) de l'Association DEDALE qui a pour but de conserver en état de vol les planeurs de collection.

Comme plus aucun CASTEL 311 P n'était en état de vol, c'était l'opportunité car j'en avais gardé un bon souvenir en 1973 ayant pu voler sur celui de BOURGES. Après plus de 3 ans de restauration et reconstruction de pas mal d'éléments disparus Le planeur a été re-classifié en Février 2018 et a revolé le 7 Avril 2018 après 53 ans passés au sol.



Emouchet F-CBYE-4 ©Y.Soudit



Emouchet F-CBYE-4 ©Y.Soudit



Emouchet F-CBYE-4 ©Y.Soudit

Suite à un article paru dans le FANATIQUE de L'AVIATION de Février: j'ai été contacté par un membre de la commission patrimoine de l'Aéroclub de France (M. Jean François FORESTIER). Suite à son insistance pour déposer un dossier de candidature ; je me suis donc exécuté et vous m'avez récompensé !!!!

Grand honneur pour DEDALE et moi-même.

Reste encore d'autres projets : Castel C 3010 (Planeur sur lequel j'ai fait mon 1er vol solo), un SA 103, un WA 30 et en vue un SA 104De quoi occuper ma retraite !!!!!!!

Encore Merci à AIRITAGE

Yves SOUDIT

Lauréat du Prix AIRITAGE



La remise du Prix AIRITAGE ©B.Dufour

La coupe AIRITAGE fut remise à Messieurs Yves SOUDIT Aéronefs Anciens pour la restauration d'un Planeur CASTEL 311P (12 années de travail) et Didier PATAILLE (Centenaire Aérien Somme 14-18) par Philippe LEMASSON – AIRBUS en présence de Ph. Van Lierde Secrétaire Général AIRitage.

Dons d'archives

Le 10 décembre Kevin Deparis et Clémence Giraudeau de la Com' sont venus présenter aux archivistes les maquettes des premiers films conçus pour informer les nouveaux responsables des aspects historiques des programmes MBDA réalisés en coopération.

Ces films d'usage interne MBDA et exclusifs à son public ont été construits sur la base d'archives détenues par AIRitage qui, grâce à nos bénévoles, ont été sélectionnés puis encodés selon les choix de l'équipe de réalisation.

C'est en cela que le don d'archives représente une valeur inestimable.

Olivier Martin est venu nous rejoindre afin d'évoquer avec nous les sujets d'actualité concernant MBDA Groupe.



Projection aux archivistes AIRITAGE des maquettes des premiers films sur les programmes MBDA réalisés en Coopération © PVL

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 : JP.Salsenach, J.Rocca, J.Millereux, C.Foucher, Ph.Van Lierde, A. Pozder, Y. Soudit.

Impression : 72/78 (Vanves)

Crédits photos : R.Guigui, Ph. Van Lierde, B. Dufour, Y. Soudit, Aérotheque, IPECA, MAMV, AAMD, Le Berry Républicain, Airitage

*Merci à tous !
Ph. Van Lierde
Secrétaire Général*

IPECA, LA PROTECTION SOCIALE DES PROFESSIONNELS DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE.



COMPLÉMENTAIRE **SANTÉ**

GARANTIE **DÉCÈS**

SURCOMPLÉMENTAIRE **SANTÉ**

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

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

Pour en savoir plus :

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

Une vie à vous protéger
IPECA
PREVOYANCE

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) 61, rue Taitbout 75436 PARIS Cedex 09.