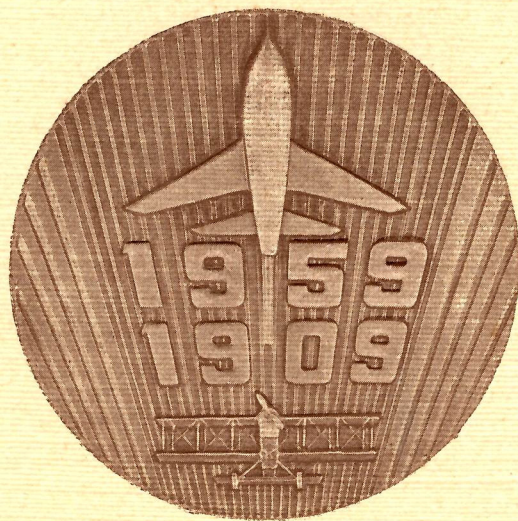


ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE
DE L'AÉRONAUTIQUE



LE CINQUANTENAIRE

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE
DE L'AÉRONAUTIQUE

1909 - 1959

M

COMMÉMORATION
DU CINQUANTENAIRE DE LA FONDATION
DE L'ÉCOLE

par le Colonel ROCHE en 1909

sous le haut patronage

du GÉNÉRAL DE GAULLE
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

Remise de la Médaille de l'Aéronautique à l'École

par M. GUILLAUMAT
Ministre des Armées

OCTOBRE 1959



IMPRIMERIE

LE COMITÉ D'HONNEUR

Sous le haut patronage

du GÉNÉRAL DE GAULLE

PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE



Comité d'Honneur.

Le Ministre des Armées.

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

Le Ministre de l'Éducation Nationale.

Le Délégué Ministériel pour l'Armée de l'Air.

Le Chef d'État-Major Général de l'Armée de l'Air.

Le Chef d'État-Major Général de la Marine.

Le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale.

Le Directeur Technique et Industriel de l'Aéronautique.

Les Membres d'Honneur de l'Association des Anciens Élèves.

Le Président du Conseil National des Ingénieurs Français.

Sous le patronage :

du Conseil Municipal de Paris.

du Conseil Général de la Seine.

de l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques.

de la Compagnie AIR FRANCE.

du Syndicat des Équipements et Matériels Aéronautiques.

de la Fédération Nationale des Syndicats des Industries Radio-électriques et Électroniques.

de l'Association Française des Ingénieurs et Techniciens de l'Aéronautique.

de l'Aéro-Club de France.

du Syndicat des Transporteurs Privés.



LE COMITÉ D'ORGANISATION



PRÉSIDENT : F. HÉROLD (1910)

MEMBRES :

- M. Hurel (1921), Chargé des Relations avec la Presse.
- L. DEMAIZIÈRE (1923), Chargé des Relations avec les P. T. T.
- R. WEILL (1923), Chargé de l'Organisation du Banquet.
- G. CHEVALLIER (1927), Chargé des Visites au C. E. V., au C. E. P. et du voyage à Toulouse.
- E. PLOIX (1927), Chargé de l'Organisation Générale.
- J. BÉRENGER (1928), Chargé de la Visite à Toulouse.
- P. de VALROGER (1928), Ingénieur Général de l'Air. Directeur de l'École.
- J. LIGNEL (1931), Président de l'Association des Anciens Élèves.
- J. MARTIN (1932), Ingénieur Général de l'Air. Représentant la D. T. I. A.
- J. GUYADER (1932), Ingénieur en Chef de l'Air. Représentant la D. T. I. A.
- J. J. RAPOPORT (1938), Trésorier.
- G. MUZARD (1948), Secrétaire Général.



LA COMMISSION DU LIVRE D'OR



E. PLOIX (1927), Président.
G. HARLAUT (1919), Ingénieur Général de l'Air.
L. BILBAUT (1920).
M. HUREL (1921).
P. de VALROGER (1928), Ingénieur Général de l'Air.
M. CLAISSE (1930).
A. PARICAUD (1931).
R. MAURICE de LORRIS (1933), Ingénieur Général de l'Air.
G. MUZARD (1948).



Ont également contribué à l'Organisation des Fêtes parmi beaucoup d'autres qui mériteraient aussi d'être cités :

— nos camarades : G. DECOOP (1923); R. HAMARD (1932), Sous-Directeur de l'École; G. LEBRUN (1936); le Colonel DAVY, Chef du Bureau militaire de l'École; M. RADIX, Chef du Service des Moyens Généraux de l'École, et le Personnel de l'École;

— la Commission des Élèves et son Président OUVRARD;

— M^{me} DUVERNOY qui assura avant, pendant et après les fêtes le secrétariat du Comité et de la Commission avec un très grand dévouement.

Le Président de la Commission tient à remercier spécialement au nom de tous :

— M^{me} ROCHE, qui avait bien voulu confier à l'École divers souvenirs de famille;

— la Direction Technique et Industrielle de l'Aéronautique et plus spécialement l'Ingénieur Général L. BONTE (1932), l'Ingénieur Général J. MARTIN (1932) et l'Ingénieur en Chef J. GUYADER (1932) qui ont apporté au Cinquantenaire, non seulement leur appui, mais encore une aide effective et efficace de tous les instants, grâce auxquels les fêtes ont pu revêtir tout l'éclat qu'elles méritaient;

— M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports et les Services du S. G. A. C. C. qui ont mis à sa disposition une « CARAVELLE » pour le voyage à Toulouse;

— la Société SUD AVIATION dont la brillante réception à Toulouse n'a pas peu contribué au succès du voyage comme il le sera montré plus loin,

ainsi que :

- l'UNION SYNDICALE des Industries Aéronautiques;
- le COMITÉ D'EXPANSION;
- le SYNDICAT DES ÉQUIPEMENTS ET MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES;
- la FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES INDUSTRIES ÉLECTRONIQUES;
- la DIRECTION DES AFFAIRES CULTURELLES ET TECHNIQUES du Ministère des Affaires Étrangères;
- la COMPAGNIE AIR FRANCE,

dont l'aide a permis la réalisation effective de ces journées.

M

NOS CAMARADES ÉTRANGERS



Grâce à l'intervention de la Direction des Affaires Culturelles et Techniques du Ministère des Affaires Étrangères, le Comité avait pu inviter un certain nombre de Camarades Étrangers.

Ont pu répondre à cet appel :

— M. SCHUERMANS (Belgique), Promo 1912, Ancien Ingénieur en Chef aux Établissements d'Aviation de BREOUCKERE à HERSTAL;

— L. KIRSTE (Autriche), Promo 1913, Docteur *honoris causa* de l'Université de Lyon, Docteur de l'Université de Paris, Mgr diplômé de l'Université Technique de Vienne, Professeur à l'Université Technique de Vienne;

— C. BEJA (Portugal), Promo 1928, E. P. Lisbonne, Commandant l'Aéroport de Lisbonne;

— C. LAS MORENAS (Espagne), Promo 1928, Général Directeur du Matériel Air à Madrid;

— A. GUEDES MUNIZ (Brésil), Promo 1928, Président-Directeur de F. N. M. (Moteurs);

— G. CARLIER (Belgique), Promo 1930, Ancien Ingénieur en chef au Service de Contrôle de l'Aviation Belge;

— F. KUDRET dit MAVITAN (Turquie), Promo 1930, Professeur à l'Université Technique d'Istanbul;

— P. OVADIAS (Grèce), Promo 1935, Licencié ès Sciences Économiques, Expert pour l'Exploitation des Lignes Aériennes;

— M. TERZIOGLU (Turquie), Promo 1936, Professeur à l'Université Technique d'Istanbul;

— R. UNTERHANSBERG (Allemagne), Ingénieur, Promo 1957.

Le Comité les remercie tout spécialement d'avoir fait de si longs déplacements pour venir rehausser de leur présence l'éclat de notre commémoration et retrouver leurs camarades.





L'ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE DE L'AÉRONAUTIQUE
32, boulevard Victor, PARIS 15^e

LES FÊTES DU CINQUANTENAIRE



La célébration du Cinquantenaire s'est déroulée les 21, 22 et 23 octobre 1959.

Le 21 octobre eurent lieu Boulevard VICTOR :

- la visite de l'École;
- la présentation du film du Cinquantenaire;
- la séance solennelle inaugurale au cours de laquelle M. GUILLAUMAT a remis à l'École la Médaille de l'Aéronautique.

Une réception dans la salle Paul DOUMER et la Bibliothèque a clôturé cette journée.

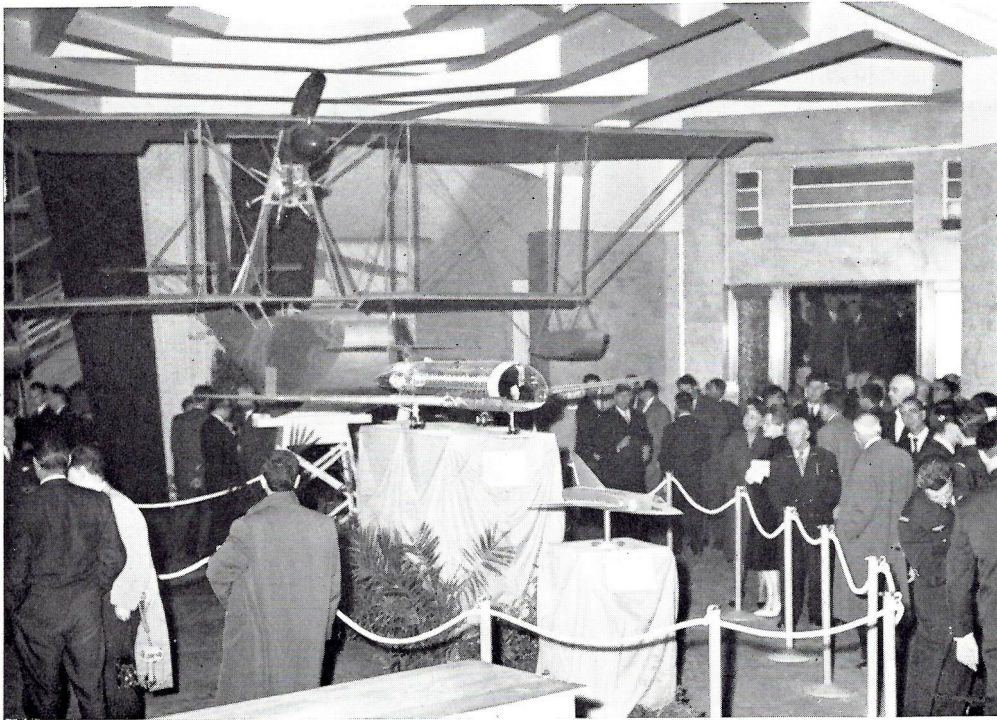
Un Bureau de Poste spécial avait été ouvert dans l'Atrium GUYNEMER à l'attention des philatélistes. Plus de dix mille objets furent timbrés au cours de la journée, répandant dans le monde entier la nouvelle du Cinquantenaire. Une carte postale avait été éditée à cette occasion.

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE
DE L'AÉRONAUTIQUE
32, boulevard Victor, PARIS-XV^e



Photo C...

Fac-similé du cachet du premier jour
et fac-similé de la flamme Bureau d'Amsterdam



L'ATRIUM GUYNEMER

décoré avec :

L'Hydravion « DONNET-LÉVÊQUE » (prêté par le Musée de l'Air), premier Hydravion à Coque, ayant décollé le 26 juillet 1912, piloté par le Lieutenant de Vaisseau CONNEAU-BEAUMONT, Promo 1910

« CARAVELLE » (Maquette prêtée par « SUD AVIATION »)

« MIRAGE IV » (Maquette prêtée par la G. A. M. D.)

VISITE DE L'ÉCOLE



Organisée par notre camarade LEBRUN (1936) la visite s'est effectuée par groupes de dix à quinze personnes sous la conduite des élèves.

Après avoir vu les amphithéâtres et les salles de travail, les visiteurs ont pu admirer au sous-sol :

— les Laboratoires de Technologie et de Métrologie et leur équipement en machines-outils modernes : tours, tours à reproduire, fraiseuses, perceuses, rectifieuses, machines à tailler les engrenages, etc., sur lesquels les élèves au cours des travaux pratiques apprennent les bases de l'usinage et du contrôle des pièces mécaniques;

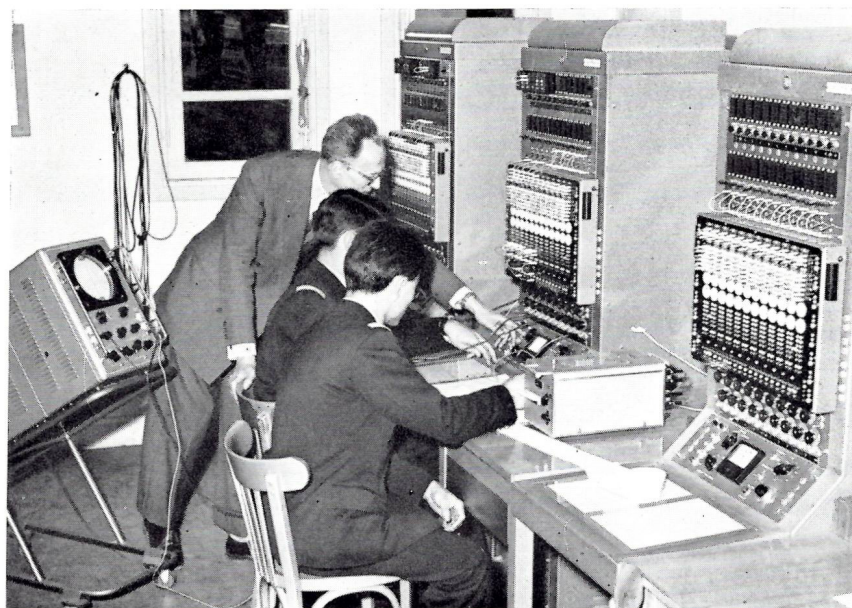
— puis le Laboratoire d'Aérodynamique dans lequel les élèves sont initiés notamment aux essais en souffleries au moyen de :

- trois souffleries subsoniques (type Eiffel) : puissance 1,5 kW, vitesse d'air 25 à 28 m/s;
- une soufflerie à retour : puissance 2,5 kW, vitesse d'air maximum 43 m/s;
- trois souffleries à retour : puissance 4 kW, vitesse d'air maximum 45 m/s;
- une soufflerie transsonique et sonique comprenant quatre buses interchangeables, et susceptible d'être équipée en veines carrées ou rectangulaires de 60 à 120 mm de côté : puissance 110 kW. Ces buses permettent actuellement de monter à $M = 2,75$ et sont équipées du plus moderne appareillage de mesure.

Au troisième étage, les salles de dessin, puis le Laboratoire d'Électronique et de Radio-électricité dans lequel les élèves de deuxième année et ceux de troisième année, option Équipement et Électronique, s'initient à l'Électronique en général, tandis que ceux de troisième année, option Radiotechnique, peuvent manipuler les Équipements radio-électriques de bord, les tubes hyperfréquences et leurs circuits associés, les antennes d'aviation, les équipements radio-électriques et les radars.

De nombreux montages sur plexiglas rendent visibles les circuits et l'emploi systématique d'oscilloscopes permet l'observation des phénomènes.

Les visiteurs se rendaient ensuite au Laboratoire de Mécanique où ils pouvaient contrôler le grand développement des moyens mis à la disposition des élèves pour l'étude des asservissements, de la mécanique vibratoire, du calcul mécanique numérique, du calcul arithmétique automatique, avec un sélecteur transcodeur SACM, du calcul graphique avec ses intégrateurs, analyseurs harmoniques, planimètres, etc., du calcul électrique analogique avec sept calculateurs SEA et un bâti d'éléments de calcul non linéaire, ses oscilloscopes et ses enregistreurs.



Laboratoire de Mécanique
Groupe de trois calculatrices analogiques en fonctionnement

Les visiteurs continuaient par la visite du Laboratoire de Physique et de son annexe des Instruments de Bord, du Laboratoire de Chimie et du Laboratoire des Métaux, dans lesquels les élèves disposent, pour illustrer leurs cours, de tous les moyens modernes habituellement utilisés dans ces différents domaines, des bancs d'essais et des moyens de contrôle des moteurs et propulseurs, instruments de bord et de navigation.

Ils terminaient par la visite du Laboratoire des Structures qui possède une installation en plein développement de mesure des contraintes dans des éléments de structure soumis à des efforts statiques et vibratoires.

Ce laboratoire dispose aussi de la plus grande partie des collections de pièces élémentaires d'ensembles et sous-ensembles de l'École : quelques moteurs à pistons, des hélices et des moyeux d'hélices, des turbines ROLLS-ROYCE, BRISTOL, SNECMA, TURBOMECA, HISPANO,



Le Laboratoire des Structures

présentées en coupes totales ou partielles, des ensembles complets de circuit de combustibles ou de lubrifiants, des trains d'atterrissage, enfin des demi-ailes d'avion permettant aux élèves de se familiariser avec l'architecture des appareils.

Enfin, les visiteurs pouvaient admirer une petite collection de maquettes que l'École s'efforce de tenir à jour chaque année.

Le lecteur intéressé par la description des locaux et laboratoires de l'École pourra se reporter au Livre d'Or qui la donne plus complètement et qui indique en détail les différents Enseignements de l'École et les Professeurs qui les dispensent.



LE FILM



Un film sur l'École avait été réalisé sur l'initiative du directeur de l'École par M. GAVEAU avec le concours de l'Association des Anciens Élèves, de M^{lle} PATUREAU et du Comité du Cinquantenaire. Il fut projeté en permanence, pendant toute l'après-midi, dans l'amphithéâtre FERBER.

Évoquant la période de la création de l'École en 1909, il montre les avions de l'époque et les pionniers de l'Aéronautique. Puis on y voit le rôle joué par les Ingénieurs de SUP'AÉRO dans le monde depuis cinquante ans et la création des grandes lignes de navigation. Il présente enfin les plus récentes réalisations françaises : FOUGA, LEDUC, BAROUDEUR, MYSTÈRES, VAUTOUR, ALIZÉ, TAON, ALOUETTE, DJINN, FUSÉES et MISSILES, ÉTENDARD IV et, enfin, CARAVELLE.

A l'occasion de chaque présentation sont cités les noms des Ingénieurs qui ont participé à ces créations, soit dans les Services Officiels, soit à la tête des Sociétés, soit dans les Bureaux d'Études, les Usines, soit comme Pilotes d'Essais.

Quelques photos plus anciennes retracent la fondation de l'École, puis le film permet de voir les installations de 1959, les amphithéâtres, les laboratoires de Physique, Chimie, Technologie, etc., on peut y suivre les élèves dans les amphithéâtres, la Bibliothèque, leur Foyer, et, enfin, à l'AÉRO-CLUB de Guyancourt pendant leur initiation au pilotage.



LA SÉANCE INAUGURALE DE COMMÉMORATION DU CINQUANTENAIRE



A 17 heures, tous nos invités se réunissaient dans l'amphithéâtre Charles RENARD. Parmi eux on pouvait remarquer sur l'estrade, entourant M. GUILLAUMAT, Ministre des Armées, M. HÉROLD, Président du Comité du Cinquantenaire, M. LIGNEL, Président des Anciens Élèves, M. BLANCARD, Délégué Ministériel pour l'Armée de l'Air, MM. LAURENT-EYNAC et MAROSELLI, anciens Ministres de l'Air, le Général JOUHAUD, Chef d'État-Major de l'Armée de l'Air, le Général VALIN, M. HEURTEUX, Président de la Société des Amis de l'École, l'Ingénieur Général DUMANOIS, l'Ingénieur Général DERIAT, Président du conseil de perfectionnement de l'École, l'Ingénieur Général BONTE, Directeur Technique et Industriel, l'Ingénieur Général de VALROGER, Directeur de l'École, l'Ingénieur Général ROOS, le Général GUÉRIN, M. le Recteur SARRAILH, M. BAYEN, Directeur adjoint de l'Enseignement supérieur, l'Ingénieur Général DESBRUÈRES, Président de l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques, etc., les plus hautes personnalités officielles du monde aéronautique et de la Science.

Dans la salle nos Camarades Étrangers se trouvaient au premier rang, entourés des Attachés de l'Air de leurs pays et des Ingénieurs anciens élèves de l'École venus en grand nombre.

Citer tous les noms des présents, reviendrait à citer tous les services officiels et toutes les industries qui, de près ou de loin, touchent l'Aéronautique. Les dimensions de l'amphithéâtre ne permirent pas de contenir les huit cents invités qui vinrent participer à cette journée du souvenir.

Prenant la parole, M. HÉROLD ouvrit la séance en remerciant les personnalités présentes et, plus particulièrement, Monsieur le Ministre des Armées représentant le Général de GAULLE, sous le Haut Patronage de qui cette commémoration était organisée.

Discours prononcé par M. HÉROLD
Président du Comité du Cinquantenaire

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Délégué,

En ouvrant cette séance inaugurale j'ai l'agréable devoir de vous dire combien le Comité d'Organisation du Cinquantenaire de la fondation de notre École est honoré de vos hautes présences et de l'intérêt que vous voulez bien lui porter.

Messieurs les représentants :

de Monsieur le PREMIER MINISTRE,
de Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports,
de Monsieur le Ministre de l'Éducation Nationale,
Monsieur le Recteur de l'Université de Paris,
Monsieur le Doyen de la Faculté des Sciences,
Messieurs les Universitaires,

En acceptant notre invitation vous avez tenu à montrer à l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique que dans vos préoccupations elle tenait une place éminente.

Nous apprécions hautement l'honneur que vous lui faites.

Messieurs les Généraux et Ingénieurs Généraux,

Nous sommes des militaires et notre fierté est grande d'avoir servi, de servir encore sous vos ordres et de vous voir nombreux à cette cérémonie commémorative.

Messieurs les Attachés de l'Air,

Nous sommes flattés de vous accueillir. Votre présence nous prouve que les Ailes Françaises sont mondialement estimées.

Il me faut saluer les organismes officiels ou privés qui nous ont apporté leur appui moral, leur concours matériel et souvent les deux :

- la Direction Technique Industrielle de l'Aéronautique;
- le Comité d'Expansion de l'Aéronautique;
- l'Union Syndicale des Industries Aéronautiques;
- la Compagnie AIR FRANCE;
- le Syndicat des Équipements et Matériels Aéronautiques;
- la Fédération Nationale des Industries Électroniques;
- la Société SUD AVIATION;
- la Société des Amis de l'École.

Saluons encore le Conseil Municipal de Paris, le Conseil Général de la Seine et les Associations techniques et aéronautiques.

Je n'aurai garde d'omettre Messieurs les Directeurs de nos grandes Écoles Nationales et les Présidents des Associations de leurs Anciens Élèves.

Enfin, Messieurs les Professeurs de notre École.

M^{me} ROCHE devait être ici pour représenter son mari mais, souffrante, elle s'est fait excuser. Nous lui adressons l'hommage des sentiments qui restent pour nous attachés au souvenir de son mari.

Nous déplorons également l'absence de M. CAQUOT souffrant.

A vous tous, Mesdames, Messieurs, mes chers camarades, j'exprime notre reconnaissance et nos remerciements.



M. F. HÉROLD prononçant son discours

Discours prononcé par M. Jean LIGNEL

Président de l'Association des Anciens Élèves
de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique

A l'heure de l'inauguration solennelle des Cérémonies du Cinquantenaire de notre École, Monsieur le Ministre, je mesure autant l'honneur qui m'échoit que la responsabilité qui m'incombe devant vous et devant mes camarades de l'E. N. S. A.



M. J. LIGNEL prononçant son discours

C'est avec émotion que je vous demande de vouloir bien transmettre notre hommage déférent au Général de GAULLE, Président de la République, qui a bien voulu accorder son Haut Patronage à notre Cinquantenaire et d'accepter, Monsieur le Ministre, tous nos remerciements, pour votre présence qui nous est, s'il en était besoin, le garant de l'intérêt que vous portez à notre École, aux Ingénieurs qui en sortent, à l'œuvre qu'ils ont entreprise et menée à bien pour l'Aviation et pour leur Pays au cours de ces cinquante années.

Peut-être la plus jeune, née en 1909, notre École a renouvelé la tradition des Grandes Écoles de la France et c'est bien sincèrement que je remercie tous les Présidents des Amis, Présidents d'Anciens Élèves et Directeurs des Grandes Écoles de leur présence. Elle nous honore. Je les remercie tout autant de nous avoir accueillis, avec une fraternelle compréhension de nos jeunes efforts, dans le concert des Grandes Écoles d'Ingénieurs et les prie de transmettre à nos collègues le salut des Anciens de Sup' Aéro.

1909...

Monsieur le Ministre, je vois dans cette date une raison de fierté aussi bien que d'hommage aux grands précurseurs qui ont construit notre Pays.

BLÉRIOT, Ingénieur de Centrale, vient de traverser la Manche. En même temps un homme qui a terminé une première carrière, un Capitaine de Génie, en retraite, celui qui devait devenir le Colonel ROCHE, crée une École d'Ingénieurs de l'Aéronautique. Il y consacre toute sa ferveur, sa ténacité, sa lucidité et il réussit, en s'entourant des noms les plus prestigieux de l'époque : le Président Paul DOUMER, Paul PAINLEVÉ, le Professeur LECORNU et bien d'autres.

Monsieur le Ministre, votre présence est un hommage au Colonel ROCHE, Fondateur de notre École, qui, par deux fois, a grandement servi sa Patrie et à ce titre bien mérité d'elle.

Qu'en hommage au Colonel, sa veuve, malheureusement souffrante, recueille de tous ses « poussins » la pensée reconnaissante que nous lui dédions.

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Délégué,
Monsieur le Directeur Technique et Industriel,
Monsieur le Directeur,
Messieurs les Officiers Généraux,
Mes chers camarades,
Mes chers amis,

Cinquante ans d'Aviation et cinquante ans d'École sont intimement liés en France comme à l'Étranger et ma tâche serait insurmontable autant que stérile qui consisterait à retracer le parallèle entre l'existence des Anciens Élèves de Sup' Aéro, Ingénieurs du Corps ou Ingénieurs Civils et leurs réalisations dans l'Industrie, leurs responsabilités dans l'Administration ou leur réussite dans les domaines qu'ils ont abordés.

Les Ingénieurs de notre École font partie intégrante de l'œuvre aéronautique française depuis cinquante ans. Il n'est pour nous en convaincre que la lecture du Livre d'Or édité à l'occasion du Cinquantenaire où vous trouverez l'évocation de la réussite de tous et de chacun, nommément ou anonymement.

Au début, l'enseignement de notre École fut dispensé par des Polytechniciens, des Ingénieurs, des Savants, qui, avec dignité et compréhension, ont formé de jeunes cerveaux à certaines disciplines comme à l'assimilation de problèmes nouveaux utiles à l'Aéronautique.

Guidés par le Colonel ROCHE, ils ont donné aux élèves le goût de la recherche et de la réalisation par une création personnelle.

Il me paraît juste de rendre hommage, parmi eux, à celui qui nous entoure encore de ses conseils, qui eut en mains à une époque difficile le destin de notre École, c'était en 1940, je veux nommer l'Ingénieur Général DUMANOIS, qui, par ailleurs, apporta à notre Association une contribution déterminante. Nous avons le plaisir de le saluer en ce jour d'inauguration en rappelant, il ne l'a jamais autant mérité, qu'à défaut d'Ancien, il est Membre d'Honneur de notre Association.

Si l'Ingénieur Général DUMANOIS fut intimement lié à la vie de notre École et à la vie des Anciens, puisqu'il fut Président de la Société des Amis de l'École, une grande figure de notre Pays, ancien Directeur Technique et Industriel de l'Aéronautique auquel nous devons en particulier la nationalisation de notre École, doit être salué ici par tous. C'est, en effet, en 1931 que notre École est devenue Nationale sous l'égide de M. LAURENT-EYNAC, Ministre de l'Air, et sous l'impulsion de notre actuel Président du Conseil National des Ingénieurs Français : M. CAQUOT.

Fondée en 1909, nationalisée en 1931, grâce à nos Pairs, notre École par la succession de ses promotions intégrées dans une Industrie et une technique en développement a dû faire face à quantité de problèmes dus à la croissance extrêmement rapide d'une science nouvelle et à la nécessité d'appliquer immédiatement ces progrès à des réalisations sans cesse renouvelées.

En illustration de ma pensée, on me pardonnera de rendre un hommage tout particulier à l'un de mes Maîtres, l'Ingénieur Général SUFFRIN-HÉBERT, l'un des premiers professeurs, Directeur Technique en 1944, auquel je souhaite une rapide guérison.

En ouvrant, dès 1909, la première École d'Ingénieurs de l'Aéronautique dans le Monde, le Colonel ROCHE, assurait la formation de tous les Ingénieurs de l'Aéronautique européens, je dis bien européens au sens du terme en 1911.

GOUREVITCH, le célèbre créateur du MIG, est de la promotion 1913.

Vice-Président de REPUBLIC AVIATION Co., sujet russe, KARTVELI est de la promotion 1922. Tous ces Ingénieurs étrangers font honneur à notre École, tous ont occupé pendant vingt ans les plus hautes fonctions à la tête des industries aéronautiques de leurs pays respectifs, ou d'autres.

Certains camarades de cette époque et combien éminents ont pu répondre à notre appel et sont parmi nous aujourd'hui. Nous les en remercions d'autant plus qu'après avoir porté bien haut le renom de notre École ils nous font l'amitié de se souvenir et de partager avec nous quelques instants de gloire de notre Maison.

Je suis heureux de saluer ici : SCHUERMANS (1912) qui vient de Belgique, KIRSTE (1913) d'Autriche, BEJA (1928) du Portugal, LAS MORENAS (1928) d'Espagne, MUNIZ (1928) du Brésil, CARLIER (1930) de Belgique, MAVITAN (1930) et TERZIOGLU (1936) de Turquie, OVADIAS (1935) de Grèce, UNTERHANSBERG (1957) d'Allemagne.

D'autres avant moi, en 1937, lors de la remise de la Légion d'Honneur à l'École, ont glorifié les hommes artisans de sa création, les espoirs qui pouvaient naître; en ce jour, je me dois, dans un bilan provisoire, mais combien brillant, d'enregistrer l'efficacité d'une action conduite sous l'égide du Gouvernement de la République Française depuis 1931.

La promotion 1913 nous a donné Marcel BLOCH. Nous lui devons les célèbres avions civils et militaires construits jusqu'à la guerre de 1940, Le camp de BUCHENWALD nous a rendu M. DASSAULT et avec lui les Mystère, Mirage et Étendard.

Une formule hardie, rendue pratique à force de volonté et de ténacité, c'est le HUREL-DUBOIS, technique d'avant-garde qui fait honneur à la recherche.

Le VAUTOUR, né grâce à un groupe dirigé par PAROT, les ALIZÉ et TAON des ingénieurs réunis par M. Louis BRÉGUET avec RICARD et ZIEGLER, enfin CARAVELLE, gloire de l'habileté et du goût français due à l'équipe de SUD AVIATION animée par SATRE, autant de réussites d'Ingénieurs de Sup' Aéro.

Personne n'a oublié les avions d'Henri POTEZ, maintenant à la tête de la brillante Maison FOUGA, et je m'en voudrais de ne pas citer les soixante-dix Ingénieurs E. N. S. A. de NORD AVIATION dirigés par l'Ingénieur Général MAZER, les trente Ingénieurs E. N. S. A. réunis par l'Ingénieur Général DESBRUÈRES à la S. N. E. C. M. A., encore moins AIR FRANCE qui compte une cinquantaine d'Ingénieurs Sup' Aéro, avec l'Ingénieur Général DUPRÉ.

Et il y a le PARIS de l'Équipe MORANE et les ALOUETTE, les DJINN de MARCHETTI et de MORAIN, combien encore....

Conçus, étudiés, réalisés par des Sup' Aéros, ces appareils sont aussi essayés par eux et j'évoque la mémoire de HUSSENOT, ROZANOFF, qui ont payé de leur vie la certitude de la sécurité des vols d'exploitation.

Chef, pendant de longues années, de ces ingénieurs d'essais qui passent dans la légende, l'Ingénieur Général BONTE a maintenant la lourde charge de la Direction Technique et Industrielle de l'Aéronautique et, à ce titre, doit à la fois préparer une ligne de conduite pour notre industrie et présider aux destinées de notre École.

Qu'il veuille bien accepter, au nom de tous, les remerciements très sincères que nous lui adressons pour le soin qu'il apporte à résoudre tous les problèmes ardues qui se posent à lui, en parfaite harmonie avec l'Ingénieur Général de VALROGER, Directeur de l'École, qui ne cesse d'apporter une contribution déterminante à son évolution. Il ne m'en voudra pas d'appeler l'attention des Pouvoirs Publics et du Gouvernement sur la situation présente.

Lorsque avec l'Ingénieur Général DUMANOIS, l'Ingénieur Général HARLAUT, en 1941, reprit le flambeau et décida de maintenir, de durer à TOULOUSE jusqu'à la Libération, lorsque notre camarade ROOS, Ingénieur Général, l'une des plus grandes figures de notre industrie, lutta pour maintenir une ossature à notre Aviation avec un potentiel valable et une main-d'œuvre spécialisée, lorsque ces hommes, dis-je, ont cru à l'avenir, ce fut pour que cet avenir soit digne de notre passé.

Tout a été sauvé, les recherches ont été rapidement au niveau des progrès réalisés pendant la guerre, la réalisation n'a pas démerité.

Nous savons, Monsieur le Ministre, par métier, que l'Aéronautique est un éternel compromis dont nous faisons jouer les différents paramètres pour que le but escompté soit atteint.

Nous savons, avec vous, qu'il n'est pas de grande nation, sans industrie aéronautique et nucléaire. Nous savons qu'il n'est pas d'industrie sans programme et, bien naturellement, sans aspect financier. C'est là où est le compromis de la France, face au nôtre, et je me fais l'interprète en particulier des Ingénieurs de l'Aéronautique pour demander que ce compromis soit accepté par tous de telle façon que les moyens mis à notre disposition demeurent toujours en parfaite harmonie avec les objectifs clairement arrêtés et définis que l'on s'est proposé d'atteindre.

Nous n'ignorons rien des difficultés, nous ne sous-estimons pas l'ampleur des crédits demandés à la Nation; l'accord entre tous est parfois difficile, le choix des options, épineux, quand il faut hésiter entre la recherche pure, la réalisation de prototypes, les constructions immédiates aussi bien civiles que militaires.

Qui peut être certain des besoins des uns, de la réussite des autres et, en définitive, du double profit sur le plan de l'exportation ou de notre sécurité dans le monde, tant dans le cadre de la Communauté que du Pacte Atlantique? Mais ce compromis peut tout de même se déduire de choix heureux et la preuve a été faite à maintes reprises que des réalisations françaises à la taille de nos finances et de nos moyens techniques, ont pu être utiles à la balance commerciale aussi bien qu'elles ont servi notre propagande dans le monde.

L'avenir, c'est bien la coordination de nos efforts, notre participation active et constructive aux plans de fabrication proposés. L'avenir c'est notre jeunesse, ceux qui sortiront de notre École pour perpétuer l'œuvre, et c'est bien notre devoir, après y avoir tant participé, de nous soucier du destin qui sera le leur.

Au cours de ces cinquante années, nombreux sont les anciens qui ont fait le suprême sacrifice en plein ciel au service de la Patrie, au service de la Science, au nom de la Foi qui les animait; la Légion d'Honneur et la Croix de Guerre honorent ces Héros des deux guerres, la Médaille de l'Aéronautique qui sera remise à notre École dans quelques instants honore en particulier les éminents Services Civils rendus par les Ingénieurs de l'École. Que ceux qui sont tombés recueillent l'hommage qui leur est dû.

Notre Livre d'Or évoque le souvenir de tous et, plus particulièrement, de quelques-uns. J'ai le devoir et le souci d'illustrer devant vous la permanence de cette contribution.

Promotion 1914. — Capitaine HAPPE, Croix de Guerre, Commandeur de la Légion d'Honneur, mort au Champ d'Honneur.

Promotion 1930. — Colonel PAPIN-BEAUFOND, Héros de 1939-1945, disparu en Indochine en 1946.

Promotion 1933. — L'illustre ROZANOFF, pilote d'essai, tué en service aérien.

Promotion 1957. — Sous-Lieutenant HARLAUT, Mort au Champ d'Honneur le 9 février 1959.

Voici, Monsieur le Ministre, ce que furent notre histoire, nos réussites et nos deuils.

Devant vous, mes chers camarades et amis, je tiens à rendre hommage aux artisans de la préparation et de la réalisation de ces Fêtes du Cinquantenaire, à tous ceux qui s'y sont associés parce que sans eux rien n'aurait été possible.

D'abord HÉROLD, première promotion, celle de 1910, Président du Comité d'Organisation, qui a su avec gentillesse, dévouement et succès, assumer cette tâche difficile avec les membres de son Comité. HUREL, RAPOPORT, DECOOP, DEMAIZIÈRE, MUZARD, BARTHELET, HARLAUT, BILBAUT, de VALROGER, MAURICE, WEILL, CHEVALLIER, MARTIN, GUYADER.

Et, en particulier, PLOIX, responsable du « Livre d'Or du Cinquantenaire », qui s'est dévoué sans compter, sans souci des risques évidents d'une telle entreprise.

Je ne puis terminer sans vous demander de remercier avec moi l'Ingénieur Général de VALROGER, Directeur de notre École qui, non seulement apporte tous ses soins à la direction de nos jeunes camarades, mais a largement participé à l'organisation de ce Cinquantenaire.

Il a trouvé en l'Ingénieur Général BONTE (1932), Directeur Technique et Industriel, que je n'hésite pas à citer de nouveau, un appui total car notre Directeur Technique est attaché à notre jeunesse, est attaché à sa formation, est attaché au renom de notre École dans le Monde. Il a voulu que ce Cinquantenaire marque une étape et c'est à lui, aidé par l'Ingénieur Général MARTIN, que nous devons la grande réussite des trois journées prévues.

Au nom de tous, nous vous remercions et nous essaierons de nous montrer dignes de nos Anciens, dans la voie que vous avez su nous tracer.

Je souhaite avec tous mes camarades réussite à notre École et longue vie à notre Aviation.

M

Discours prononcé par l'Ingénieur Général de VALROGER

Directeur de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Délégué,
Mesdames,
Messieurs,

Le Président de l'Association des Anciens Élèves vient d'évoquer devant vous les ingénieurs formés par l'École, et, par suite, la contribution passée de cette École dont nous commémorons aujourd'hui le Cinquantenaire.

Je me suis proposé, pour ma part, de parler du présent, et même du futur, en donnant un bref aperçu de l'enseignement de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique, et en évoquant le rôle de cet enseignement dans la compétition aéronautique mondiale.

C'est pourquoi j'ai pensé qu'il serait d'abord opportun de situer le sens et le rôle de cette « Aéronautique » qui figure au fronton de notre École.

Son sens, parce qu'il importe de dissiper toute équivoque, en précisant que l'Aéronautique n'est pas seulement le domaine de l'avion, mais de tout ce qui se déplace dans l'atmosphère.

Son rôle, parce qu'il est indispensable de rappeler que l'activité aéronautique a sa place obligée dans un pays industriel, puisqu'elle est à la base de toutes les techniques de pointe. Le potentiel aéronautique d'une Nation permet de situer son avance technique, et, par suite, le progrès de ses industries; il conditionne son avenir.

Le développement de l'Aéronautique suédoise, que nous avons pu constater au cours d'un voyage récent avec les élèves de l'École, dans un pays qui compte six fois moins d'habitants que la France, me confirme dans l'idée qu'un petit pays peut faire un effort aéronautique efficace, et qu'il est donc impensable de prédire un ralentissement de l'expansion de nos techniques françaises.

C'est pourquoi nous avons foi dans cette expansion, et pourquoi nous formons si passionnément tant d'ingénieurs, dans une École qui a été à peu près la seule jusqu'ici à diriger les ingénieurs civils vers ces techniques avancées qui constituent une des conditions du progrès, ainsi qu'un des fondements de notre Défense nationale.

Ayant cru devoir rappeler la raison d'être de l'École et de son développement, il m'apparaît maintenant utile de dire ce qui nous guide en matière de formation des ingénieurs d'aéronautique. De tous les facteurs à considérer, je n'en examinerai ici qu'un seul, mais qui mérite de retenir par priorité notre attention. C'est l'expansion fabuleuse des sciences et des techniques, qui n'est pas sans analogies avec cette expansion de l'Univers que met en évidence la fuite des nébuleuses.

Il y a cinquante ans, quand le Colonel ROCHE fonda l'École Supérieure d'Aéronautique, on pouvait encore penser que l'École Polytechnique dispensait les sciences de base de l'ingénieur hautement qualifié, et que les futurs ingénieurs qui en étaient issus n'avaient plus qu'à apprendre dans les écoles d'application les techniques de leur spécialité. Une telle conception apparaissait déjà fort dépassée en l'année 1927, quand l'École Supérieure d'Aéronautique, non encore nationale, fut chargée de former les ingénieurs du Corps de l'Aéronautique, devenu maintenant celui des ingénieurs de l'Air. La conception évoquée devient insoutenable en 1959, en raison du développement explosif de nos connaissances scientifiques.

C'est pourquoi nous avons été conduits, à l'École, à donner une importance croissante à certains enseignements scientifiques qui servent de base aux applications aéronautiques prises dans leur sens le plus large. D'après les nombreuses liaisons que nous faisons avec les ingénieurs, spécialement ceux des bureaux d'étude, cette évolution semble correspondre de plus en plus aux désirs des employeurs, et notamment de l'industrie Aéronautique.

Mais il ne fait alors aucun doute que les ingénieurs que nous formons aujourd'hui seront moins directement utilisables que ceux d'autrefois. Un ingénieur qui sortait de l'École Supérieure d'Aéronautique en 1920, après une seule année d'étude, se sentait capable d'étudier et de construire un avion ou un moteur. L'ingénieur d'aujourd'hui, en dépit de ses trois ans d'étude, n'oserait pas se prétendre compétent dans les techniques que met en œuvre le missile balistique, et encore moins devant les problèmes de commandement, d'administration et d'économie. C'est pourquoi d'ailleurs les industriels qui reçoivent nos ingénieurs civils ne devront pas oublier de leur donner ces compléments de formation technique et la pratique des affaires dont la plus grande partie leur incombe.

Par contre, les ingénieurs que nous formons m'apparaissent très bien préparés pour s'adapter à l'évolution rapide des techniques, ce qui me paraît en définitive la chose essentielle.

Je crois donc que notre École réalise pleinement le vœu que formulait récemment M. Pierre AILLERET, lors d'une conférence aux Ingénieurs civils de France, lorsqu'il souhaitait que les Écoles enseignent essentiellement ce qui ne s'apprend pas facilement dans la vie industrielle.

En évoquant tout à l'heure le caractère explosif de la science, il apparaît bien que l'ingénieur d'aéronautique devra se perfectionner au cours de sa carrière, mais aussi se reconvertir plus ou moins partiellement s'il veut suivre vraiment l'évolution technique dans le domaine qui est le sien.

L'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique croit avoir compris, là aussi, la tâche qui lui incombe et avoir répondu aux désirs des Industriels, en instituant ce que certains appellent le « recyclage » des ingénieurs. Nos stages de perfectionnement organisés à cet effet, avec l'appui de l'Association des anciens élèves, ont pu se développer considérablement cette année, grâce au concours que nous apporte la Société des Amis de l'École. La croissance de ce développement laisse même entrevoir qu'un jour l'enseignement postscolaire en question aura une importance comparable à celle de notre enseignement scolaire.

Ces deux catégories d'enseignement ne sortent pas du cadre de l'Aéronautique, au sens le plus général que j'ai donné précédemment à ce terme. Je veux dire par là que nous ne voulons pas déborder du domaine où s'exerce la mission de l'École, en paraissant concurrencer d'autres Écoles ou d'autres Organismes de perfectionnement plus qualifiés dans les domaines d'enseignement qui constituent leur spécialité.

Tous nos enseignements, scolaires et postsecondaires, sont en principe dispensés suivant des méthodes qui nous sont chères, c'est-à-dire que tout cours doit être suivi d'un exercice, que nous appelons souvent bureau d'étude, et que cette application sur le papier doit donner lieu à une confrontation avec le réel, c'est-à-dire à une manipulation.

Si nous pouvons songer à mettre en œuvre de telles méthodes, c'est parce que nous disposons de moyens, et d'abord de moyens matériels. Certains de ceux-ci, les moins encombrants, existent ici même dans nos laboratoires du boulevard Victor qui ont été modernisés et ont pu être amplement visités au cours de cette journée. D'autres moyens, plus volumineux, sont mis à notre disposition dans les Services et Établissements aéronautiques du secteur public ou du secteur privé qui nous accordent largement leur collaboration.

Mais la véritable valeur de nos enseignements tient à la compétence et au dévouement d'un Corps enseignant important, aux membres duquel je tiens à rendre aujourd'hui un solennel hommage.

Je saisis cette occasion de remercier le Ministre et son Délégué, ainsi que le Directeur technique, de nous avoir donné des professeurs permanents, dont le nombre, actuellement de cinq, augmentera encore dans les années à venir. Ce sont eux qui nous permettent de dispenser la plus grande



M. l'Ingénieur Général de VALROGER prononçant son discours
La salle

partie de nos enseignements scientifiques de base. Le plus ancien, M. BASS, Ingénieur en chef de l'Air, enseigne ici les mathématiques et a une importante activité de recherche.

Mais la plupart des membres du Corps enseignant de l'École lui accorde sa collaboration à titre partiel.

Certains sont des universitaires et parmi eux je tiens à saluer M. PÉRÈS, Doyen de la Faculté des Sciences de Paris, qui apporte son concours à l'École depuis plus de vingt ans, dans le domaine fondamental de l'Aérodynamique.

A peu près tous nos autres professeurs non permanents sont des ingénieurs des Services d'État, de l'O. N. E. R. A. et de l'Industrie. Leur collaboration est d'autant plus précieuse que ces ingénieurs sont mieux au contact des applications et d'autant plus méritoire que leurs occupations sont lourdes.

Après l'hommage que je leur ai rendu tout à l'heure, je tiens tout particulièrement à remercier leurs employeurs, c'est-à-dire les Industriels et les Directeurs des Services et Établissements qui sont ici nombreux, et qui ont compris que la formation des ingénieurs ne pouvait se faire sans une collaboration au sein de la profession.

Je suis heureux d'affirmer ici que cette collaboration est pleinement réalisée et justifie la situation de l'École et aussi sa réussite.

Si nous sommes ainsi conscients du succès de cette École, nous le sommes également de la difficulté de sa tâche qui fait d'ailleurs notre fierté.

En cette année 1959 nous sentons aussi la grandeur de cette tâche qui est d'apporter sa participation à l'expansion aéronautique mondiale dans le cadre français, car la France qui a été le berceau de l'Aviation n'acceptera jamais de disparaître, en renonçant à apporter au Monde sa contribution aéronautique indispensable à sa défense et à son avenir.



Avant de passer la parole à M. GUILLAUMAT, Ministre des Armées, M. HÉROLD lui remet le Livre d'Or de l'École et la Médaille Commémorative du Cinquantenaire.



Discours prononcé par M. GUILLAUMAT

Ministre des Armées

C'est pour moi un honneur et un plaisir de présider cette manifestation solennelle commémorant le cinquantenaire de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique.

Un honneur, parce que cette École est une de nos grandes Écoles d'ingénieurs, une de celles qui forment les élites scientifiques et industrielles de la Nation.

Un plaisir, parce que je retrouve dans cet amphithéâtre beaucoup d'amis.



M. GUILLAUMAT, Ministre des Armées, prononçant son discours

Je salue ceux qui sont venus nombreux aujourd'hui se retrouver dans ces lieux qu'animent leur foi et leurs souvenirs. Je retrouve parmi eux M. MAROSELLI, Sénateur et ancien Ministre, M. LAURENT-EYNAC, premier Ministre de l'Air, qui a présidé à la nationalisation de l'École et à son installation dans ces bâtiments, l'Ingénieur Général DUMANOIS, dont j'ai si souvent salué les initiatives fécondes et qui est à l'origine des modifications heureuses apportées il y a près de vingt ans à l'organisation de l'École. Également son ancien collaborateur l'Ingénieur Général HARLAUT, qui dirigea pendant quatorze ans cette École et je ne peux oublier que son dernier fils sorti brillamment d'ici, est mort glorieusement l'an dernier dans le ciel de l'Algérie.

Parmi les éminentes personnalités qui m'entourent, je désire saluer spécialement le Recteur SARRAILH qui est ici l'éminent représentant de l'Université, à la collaboration de laquelle cette École doit tant.

Ma pensée va aussi vers les absents, particulièrement vers M. Albert CAQUOT qui n'a pu être des nôtres et qui est le créateur du cadre où l'École vit depuis près de trente ans.

Par-dessus tout, je voudrais rendre hommage à ceux qui, actuellement disparus, ont contribué à faire de cette École ce qu'elle est aujourd'hui, spécialement aux premiers collaborateurs du Colonel ROCHE, ce fondateur de l'École Supérieure d'Aéronautique, auquel le Gouvernement tient à confirmer, en cette occasion solennelle, la reconnaissance du Pays.

En venant aujourd'hui dans cet amphithéâtre qui porte un nom illustre, celui du Colonel RENARD, pionnier de l'Aérostation, et en allant tout à l'heure m'incliner devant la stèle des anciens élèves morts au Champ d'Honneur et tombés en service aérien, je tiens à rappeler que je viens ici au nom du Président de la République sous le haut patronage duquel sont placées les manifestations de ce Cinquantenaire.

Le Général de GAULLE aurait voulu présider lui-même cette manifestation; il m'a chargé d'affirmer l'intérêt qu'il porte à cette École, qui est à l'origine du progrès de l'Aéronautique et qui participe brillamment à son développement.

Ministre des Armées responsable de la Construction aéronautique je veux souligner le rôle prépondérant de l'E. N. S. A. en matière de formation aéronautique puisque aussi bien la plupart des ingénieurs spécialisés de l'industrie et des services de l'État sont formés dans ses murs.

Monsieur le Président de l'Association des Anciens Élèves, vous avez bien voulu tout à l'heure, rappeler la contribution passée de nombreux ingénieurs sortis de cette École. Vous avez évoqué très justement la carrière de quelques anciens, mais j'y associerai tous ceux moins connus dont le travail fut à l'origine de nos succès aéronautiques.

Mais, vous avez aussi, Monsieur le Président, évoqué l'avenir de cette École sans pouvoir vous empêcher, et c'est très compréhensible, de manifester quelques inquiétudes.

Laissez-moi répondre que la participation française dans les domaines étudiés dans cette École sera importante si notre effort sait se plier aux évolutions indispensables, et si nous comprenons que le cadre ancien dans lequel s'inscrit cet effort doit s'y adapter. Les cinquante promotions qui se sont succédées en cette École et dans nos industries ont vu s'accroître prodigieusement la vitesse d'évolution des techniques. L'adaptabilité intellectuelle devient une qualité nouvelle capitale que l'ingénieur et l'officier doivent apprendre dans leurs écoles, conserver dans leurs tâches journalières. La force de vos traditions affirmée par une manifestation comme celle-ci doit permettre à vos anciens élèves de concevoir et d'aborder avec succès les formes nouvelles de l'économie et de la défense.

C'est pourquoi, m'adressant maintenant à vous, Monsieur le Directeur, je tiens à vous dire que je partage votre foi. Vous avez d'ailleurs le privilège et la lourde charge d'orienter la formation de ces jeunes générations d'ingénieurs dont dépend l'avenir du Pays.

Aux sciences qui comprenaient initialement l'aérodynamique et la thermodynamique, s'ajoutent l'électronique, la métallurgie, la physique des solides, tandis que la mécanique accroît son importance avec le guidage par inertie, avec les trajectoires balistiques des véhicules aériens et des missiles.

C'est pourquoi je souhaite avec vous, Monsieur le Directeur, que l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique devienne peu à peu cette Faculté Technique dont vous avez esquissé les tâches scolaires et post-scolaires.

Le sacrifice des premières promotions lui a valu autrefois la Croix de Guerre. Puis la contribution de ses anciens élèves à de nombreux succès aéronautiques et d'ordres divers, lui a mérité la Croix de la Légion d'Honneur.

Le Gouvernement a voulu reconnaître le rôle capital qu'a joué depuis l'École en lui décernant la Médaille de l'Aéronautique.

Cette Médaille, je la remets entre les mains du major des élèves de troisième année. Je tiens à marquer par ce geste ce que nous attendons des jeunes promotions qui sauront continuer et renouveler l'œuvre de leurs aînés.



M. GUILLAUMAT épingle la Médaille de l'Aéronautique sur un coussin porté par le Major de troisième année



Devant le Monument aux Morts

Après son discours M. GUILLAUMAT épinglait sur un coussin porté par le Major des Élèves de troisième année, la Médaille de l'Aéronautique.



M. GUILLAUMAT signe le « Livre d'Or » de l'École

Puis le Ministre et sa suite après avoir salué le Monument aux Morts se rendait à la brillante réception donnée au premier étage dans la Salle Paul DOUMER et la Grande Bibliothèque.

Pendant la réception, M. GUILLAUMAT, M. BLANCARD et la plupart des Hautes Personnalités vinrent dans le Bureau du Directeur signer le « Livre d'Or » de l'École.



JOURNÉES DES JEUDI 22 ET VENDREDI 23 OCTOBRE 1959



Ces deux journées étaient consacrées aux visites de quelques-uns des principaux organismes aéronautiques français, où travaillent de nombreux camarades.

Ce furent successivement :

- l'Établissement Aéronautique de TOULOUSE;
- les Usines et les Halls de SUD AVIATION à TOULOUSE;
- le Centre d'Essais des Propulseurs de SACLAY;
- le Centre d'Essais en Vol de BRÉTIGNY-SUR-ORGE.

A l'intérêt des visites elles-mêmes s'ajoutait, pour le jeudi 22 octobre, l'attrait d'un voyage aérien entre PARIS et TOULOUSE et retour. La CARAVELLE mise aimablement à notre disposition par le S. G. A. C. C. s'étant avérée trop petite pour le nombre d'inscrits, la D. T. I. nous offrit un autre avion, un S. O. BRETAGNE du C. E. V. C'est ainsi qu'allèrent à TOULOUSE quatre-vingts camarades dont nos Présidents HÉROLD et LIGNEL, l'Ingénieur Général de VALROGER, Directeur de l'École et tous nos camarades étrangers présents.

La journée du 22 octobre commença de très bonne heure (dès 6 h) pour ceux qui partirent de BRÉTIGNY; ils y embarquèrent dans le S. O. BRETAGNE, piloté en second par notre jeune camarade PARMENTIER (promo 1953), ingénieur au C. E. V. Les passagers de la CARAVELLE du S. G. A. C. C. furent moins matinaux et partirent, eux, du BOURGET, pilotés par le Commandant GIRARD. Si les départs eurent lieu dans la crasse de la région parisienne, les deux arrivées se firent sous le soleil toulousain, ensemble, comme prévu, à 9 h 30 ! Un petit déjeuner à l'aérogare attendait les passagers du BRETAGNE moins heureux que ceux de la CARAVELLE, auxquels avait été offert, en vol, un petit déjeuner servi par une gracieuse hôtesse de l'air, M^{lle} THIRY, fille d'un professeur de SUP⁹ AÉRO.

Et là, à TOULOUSE, nous fûmes les hôtes de SUD AVIATION qui avait tout organisé magnifiquement sous la direction de M. MANESCAU, Chef du Service des Relations Publiques, de M. GRIMAUD, Directeur, et avec la collaboration de notre camarade BÉRENGER (promo 28), Président du Groupe Toulousain de nos Anciens.



Les passagers des deux avions, à l'arrivée à Toulouse

Après un rapide transport en cars dans les faubourgs de Toulouse, nous arrivions à la « JUNCASSE » à l'Établissement Aéronautique de Toulouse (E. A. T.) dirigé par notre camarade, l'Ingénieur en Chef de l'Air DELLUS (promo 39). Répartis rapidement en groupes légers, nous eûmes cinq présentations, courtes et synthétiques, des dispositifs d'essais originaux, uniques en France :

- bancs d'essais d'endurance de cellules (CARAVELLE);
- bassin d'essais, sous pression, de fuselage (CARAVELLE);
- essais statiques (BRÉGUET ALIZÉ);
- essais de réacteurs au catapultage (Bassin de l'HERS);
- essais de pneus, roues, freins;
- essais dynamiques d'atterrisseurs;
- « canon à poulet » pour essai de résistance des pare-brise.

Une mention spéciale doit être faite ici de ce dispositif, dont l'intérêt devait se révéler le soir même, comme on le verra plus loin.

Puis, vers 11 h 30, les cars nous transportèrent de l'E. A. T. à l'Usine de SAINT-ELOI de SUD AVIATION.

L'ensemble des importantes installations toulousaines de SUD AVIATION, nous fut d'abord présenté en tableaux et maquettes. Ensuite un rapide passage dans les ateliers de machines-outils, de soudure électrique et de montages partiels, nous fit toucher du doigt le soin et le fini de la fabrication industrielle en série d'éléments de fuselage de CARAVELLE,

depuis le nettoyage des tôles, jusqu'à leur assemblage par rivetage ou soudure. On admira les ateliers clairs et ordonnés ainsi que l'ambiance moderne qui y règne.

A 13 h 30, au Grand-Hôtel de Toulouse, un « déjeuner » — plutôt un banquet — était offert par la Direction de SUD AVIATION aux Anciens venus de Paris et à ceux nombreux de Toulouse et de la région. Le repas auquel prit part notamment M. NADOT, Chef Pilote de SUD AVIATION, fut animé par la joie des rencontres et des souvenirs d'École et se termina par les allocutions courtes, mais bien senties d'HÉROLD, LIGNEL et GRIMAUD.

Enfin, notre dernière étape toulousaine était, à SAINT-MARTIN-DU-TOUCH, aux ateliers de montages partiels et d'ensemble des « CARAVELLE » et aux hangars d'essais en vol de SUD AVIATION.

Que dire de ces bâtiments sobres et modernes, de leur organisation industrielle parfaite, de l'ambiance ordonnée et sympathique qui y règne, du beau et rapide travail qui s'y fait, de l'élégance enfin des « CARAVELLE » qui y prennent vie ? Sinon que comme Français nous pouvons être fiers de les montrer à nos camarades étrangers ! Malgré la pluie, la photo traditionnelle du groupe put être faite devant un des halls ouverts.

Et à 17 heures, il faut partir à regret. Des passagers du « BRETAGNE » permutent pour que le plus grand nombre d'entre eux puissent goûter de l'avion moderne à réaction et l'envol est pris pour Paris.

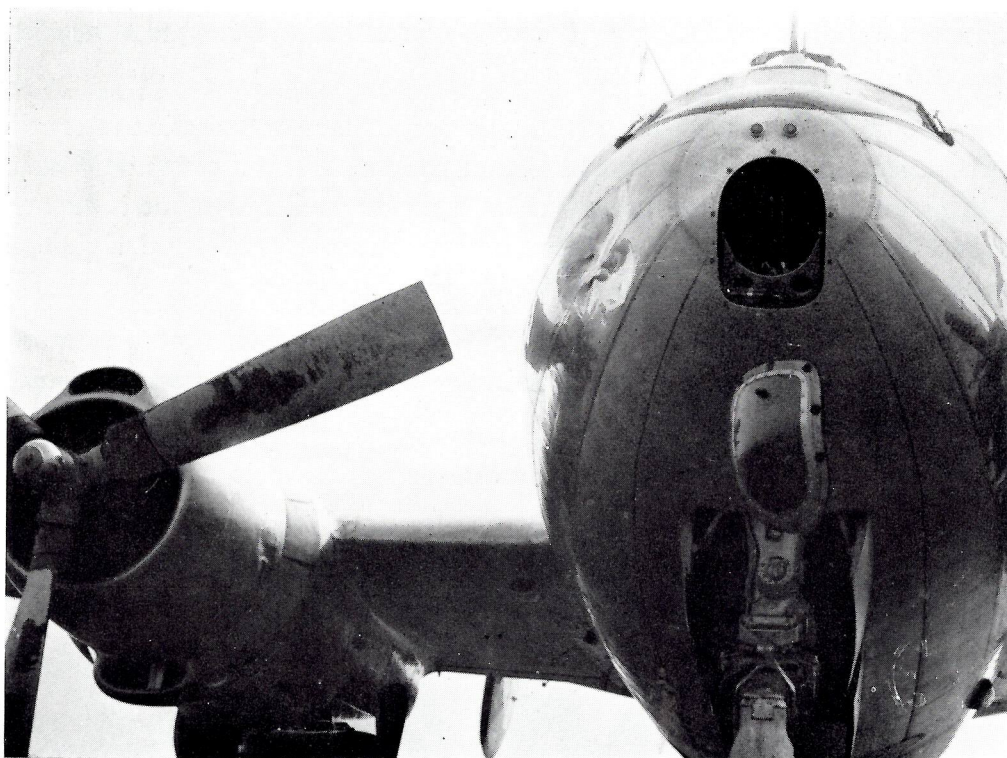
La « CARAVELLE » atterrit au Bourget vers 19 heures après un vol régulier et bien agréable.



A. BÉRENGER (1928) présente la maquette des usines de SUD AVIATION à Toulouse

Le retour du BRETAGNE fut agrémenté d'un incident imprévu. Au début de la descente, une oie sauvage vint s'écraser sur l'avant du fuselage provoquant une détonation que l'équipage n'avait aucun moyen d'identifier.

Ce fut l'occasion pour les passagers d'apprécier la parfaite exécution des mesures de sécurité : attente de deux heures en vol imposée par précaution pour épuiser l'essence au maximum, passagers massés vers l'arrière pour l'atterrissage, mécanicien prêt à ouvrir la porte d'évacuation, ambulance et pompes à incendie préparées par la base et prêtes à entrer en action.



Les effets de l'oie sauvage

Toutes précautions heureusement inutiles.

Enfin tout est bien qui finit bien et après cet essai en grandeur du « Canon à Poulet » le Président LIGNEL, CHEVALLIER, PLOIX et ceux qui avaient attendu au sol réconfortèrent par un dîner au « Lutetia » les retardataires involontaires.

La journée du 23 octobre dut aussi commencer de bonne heure pour respecter un programme très chargé : visites du Centre d'Essais des Propulseurs à Saclay et du Centre d'Essais en Vol à Brétigny.

Nous étions environ quatre-vingts camarades, parmi lesquels beaucoup d'Anciens des Moteurs et toute la Délégation Étrangère, à nous retrouver dès 9 heures au Centre d'Essais des Propulseurs dans la salle de démontage.

Le vin d'honneur offert, au C. E. P., par l'Ingénieur Général DECAIX



L'Ingénieur Général DECAIX (promo 32), Directeur de l'Établissement, y accueillit ses visiteurs et fit un exposé général sur le C.E.P., ses missions et les moyens qu'il met à la disposition des ingénieurs de l'État et des industriels.

Les installations du C.E.P. comprennent :

— dans le fort de Villeras, seize bancs de types divers pour les essais au sol de qualification et de contrôle;

— des bancs d'essais en vol simulé permettant soit l'étude générale des propulseurs et de leurs entrées d'air dans des essais en veine libre, soit leur étude interne dans des essais en veine guidée : deux caissons réacteur jusqu'à Mach 2, un caisson statoréacteur veine libre et incidence jusqu'à Mach 3, deux caissons tous propulseurs Mach 3 ainsi que des moyens encore plus puissants pour Mach 4 en cours d'installation;

— des laboratoires spécialisés, en particulier dans les domaines de la métallurgie, des carburants et des lubrifiants;

— enfin deux bancs d'essais de fusées à liquides et diverses souffleries en continu et en rafales.

Après cet exposé, les visiteurs se répartirent en deux groupes et, conduits par les Ingénieurs du Centre, circulèrent pendant deux heures dans ce grand ensemble industriel.

Au vin d'honneur offert à l'issue de cette visite, l'Ingénieur Général DECAIX s'adressant plus particulièrement aux visiteurs étrangers, fit ressortir l'effort accompli par l'Aviation française dans le domaine des Essais en vol simulé, effort qui donne à l'Europe Continentale un Centre d'Essais Propulseurs dont les caractéristiques sont de classe internationale.

Enfin, s'adressant plus spécialement à tous les Anciens des Moteurs, il fit applaudir l'Ingénieur Général LEHR, présent, qui en 1920, fut le premier Chef de la Section d'Essais Moteurs de Châlais-Meudon.

A 12 h 30 nous quittions le C. E. P. et à 13 h 30 le déjeuner avait lieu au mess du C. E. V. de Brétigny, où nous étions reçus, au nombre de cent quinze, par le Directeur, l'Ingénieur en Chef POMMARET (1942).

Le C. E. V. est chargé des essais en vol des matériels aériens prototypes destinés aux trois armes et aux utilisateurs civils. Il effectue aussi la réception en vol des avions de série. Il a la responsabilité de la mise au point technique; en outre, pour ce qui touche à l'utilisation, il collabore avec les centres d'expériences militaires.

Son activité est répartie en plusieurs lieux dont les principaux sont cités ci-après :

— à Brétigny, siège de la Direction et des organismes centraux, on effectue surtout l'expérimentation des équipements et des matériels de télécommunications et les travaux médico-physiologiques; on y trouve aussi l'École chargée de la formation des navigants d'essais (pilotes, ingénieurs, expérimentateurs, mécaniciens) pour le Centre et l'Industrie;

— à Istres, sont faits la plupart des essais de mise au point des cellules et des moteurs;



M. l'Ingénieur en Chef POMMARET
guide ses invités
sur les aires du C. E. V. à Brétigny

— à Cazaux, les champs de tirs permettent d'expérimenter l'armement, les engins Air-Air et les cibles;

— en outre, la Sous-Direction Technique Air du Centre Interarmées d'Essais d'Engins Spéciaux de Colomb-Béchar est assurée par le C. E. V.

Le C. E. V. peut remplir ses missions grâce à son infrastructure (en particulier radio, radar), sa flotte aérienne, ses moyens d'enregistrement en vol, de dépouillement et de calcul mécanique.

Le Centre d'Essais a pris le départ en 1944 avec des moyens très faibles sous la direction de l'Ingénieur en Chef CAMBOIS. Moyennant un effort immense et la foi qui soulève les montagnes, le Centre est devenu ce que l'on peut voir aujourd'hui. L'œuvre commencée par l'Ingénieur en Chef CAMBOIS a été poursuivie par l'Ingénieur en Chef BONTE, actuellement Directeur Technique et Industriel, qui a dirigé cet Établissement pendant dix ans.

Si l'activité « essais avions » a constitué l'essentiel jusqu'en 1955, le « virage vers les engins » a été amorcé à cette date et il s'accroît très fortement. Cette orientation nouvelle est même sérieusement marquée. Elle entraîne une reconversion de certaines professions, la création et la mise en place de « moyens nouveaux ».

Après le déjeuner nous fûmes conduits « en piste ». Là, sur l'aire cimentée, les aérodynes alignés attendaient la revue des Anciens E. N. S. A. dont beaucoup étaient, directement ou indirectement, des auteurs de leur étude et construction.

La présentation par haut-parleur était faite avec brio par notre jeune camarade PARMENTIER (copilote de la veille du S. O. BRETAGNE) :

— Hélicoptères :

— SUD AVIATION ALOUETTE; H 34; SIKORSKI, construit sous licence;

— Avions :

— Max HOLTZE..... BROUSSARD;

— MORANE ÉPERVIER;

— FOUGA MAGISTER;

— MORANE PARIS et FLEURET;

— DASSAULT..... MYSTÈRE IV N et SUPER-MYSTÈRE B2;

— NORD AVIATION.... NORD VIGIE et NORATLAS;

— SUD AVIATION VAUTOUR;

— Cible volante :

— NORD AVIATION.... CT 20;

— Engins Air-Air :

— MATRA R 511;

— NORD AVIATION.... NORD 5103.

Puis les Anciens se répartirent en trois groupes et visitèrent successivement, en permutant, trois installations choisies parmi les plus intéressantes du C. E. V. :

— AUX TÉLÉCOMMUNICATIONS, LA SALLE D'APPROCHE : par ses divers radars, c'est le cerveau directeur de toute la circulation aérienne des vols d'essais, en liaison avec la circulation aérienne de la région parisienne. Véritable dispatching, cette installation révèle un travail peu connu, absolument nécessaire;

— AU LABORATOIRE MÉDICO-PHYSIOLOGIQUE : les « toubibs volants » étudient l'adaptation humaine à l'avion : travail de plus en plus compliqué au fur et à mesure que progresse l'Aéronautique. Centrifugeuse d'accélération, caisson d'altitude en dépression et froid, combinaisons anti G, scaphandres, etc.;

— enfin, AU SERVICE DES MÉTHODES sont exposés, tableaux, diagrammes et matériels de mesure sur :

- l'enregistrement photographique des mesures et le dépouillement aux machines BENSON;
- les télémesures;
- la trajectographie et les cinéthéodolites.

A 17 heures, avec regret, il fallut battre le rappel des retardataires et donner le signal du départ des cars pour Paris. Il s'agissait, en effet, d'être prêts à temps, avec nos épouses, pour le Grand Banquet Officiel à la Cité Universitaire!

Si l'on jette un coup d'œil rétrospectif sur ces deux journées, il nous reste des souvenirs, non seulement agréables de camaraderie, mais aussi instructifs et réconfortants pour notre travail commun d'Anciens E. N. S. A.

M

LE BANQUET DE CLOTURE



Le 23 octobre, à 21 heures, cinq cent vingt-cinq invités : Personnalités, Anciens Élèves et leurs épouses et jeunes Camarades se réunissaient pour un Banquet dans la grande salle de réception de la Maison Internationale à la CITÉ UNIVERSITAIRE.

Les quelques illustrations ci-après donnent une physionomie de la salle dans laquelle l'ambiance était gaie et animée.

Heureux de se retrouver, plusieurs promotions avaient profité de cette occasion pour organiser leur réunion annuelle.



M. PLOIX; M. LIGNEL, Président des Anciens;
M. BLANCARD, Délégué Ministériel pour l'Armée de l'Air; l'Ingénieur Général MARTIN;
l'Ingénieur Général de VALROGER, Directeur de l'École
et F. HÉROLD, Président du Comité d'Organisation, attendent l'arrivée de M. GUILLAUMAT



J. LIGNEL, accueille l'Ingénieur Général BONTE,
Directeur Technique et Industriel
de l'Aéronautique



La table d'honneur et une partie de la salle

Discours de M. F. HÉROLD
Président du Comité du Cinquantenaire

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Délégué,

Ce soir j'ai de nouveau le grand privilège de vous saluer avec respect et gratitude et de vous dire quel encouragement et quelle confiance nous puisons dans vos éminentes présences.

Messieurs les représentants des Ministres,
Messieurs les Généraux et Ingénieurs Généraux,
Messieurs les Attachés de l'Air,

Je vous renouvelle l'expression de nos remerciements et de notre reconnaissance.

Je dois associer à ces sentiments Messieurs les Présidents et Directeurs de nos grands services officiels, de nos établissements industriels et de nos écoles nationales, sans omettre le Directeur et les Professeurs de l'École.

Je salue avec une grande sympathie Messieurs les journalistes.

En cette fin de banquet qui clôture les réceptions et visites de notre Cinquantenaire, arrivé que je suis au terme de ma présidence, j'ai l'agréable devoir de remercier tous les camarades, tous les services officiels et privés qui m'ont apporté leur dévouement et leur concours.

Ils sont pour nous un exemple et un culte.

Je me tourne surtout vers vous mes jeunes camarades. Le spectacle que vous nous offrez, vos qualités, sont des gages pleins de promesses et nous vous faisons confiance.

Quand, arrivé au soir de sa vie, l'homme regarde le passé, son passé, c'est pour lui un grand réconfort que d'appartenir à une collectivité toujours renaissante.

Il lui semble que les années sont sans poids accablant puisqu'il voit renaître à chaque promotion un apparent nouveau printemps auquel il emprunte des forces nouvelles et une nouvelle joie de vivre.

Et puis, cinquante ans, c'est peu de temps !

Cependant quels gigantesques progrès dans la science, la recherche et l'industrie; la nôtre en particulier.

Quand un homme peut avoir reçu le baptême de l'Air dans l'hydravion de CONNEAU-BEAUMONT, en 1912 et qu'en 1959, il part dans CARAVELLE et qu'il met 1 h 10 du terrain du BOURGET à l'usine de SUD AVIATION de TOULOUSE, il y a bien de quoi lui donner émerveillement et vertige, devant l'œuvre géniale de l'homme, génie toujours en expansion et qui ne connaît aucune limite.

Nos camarades étrangers ont pu juger l'appareil, son confort.

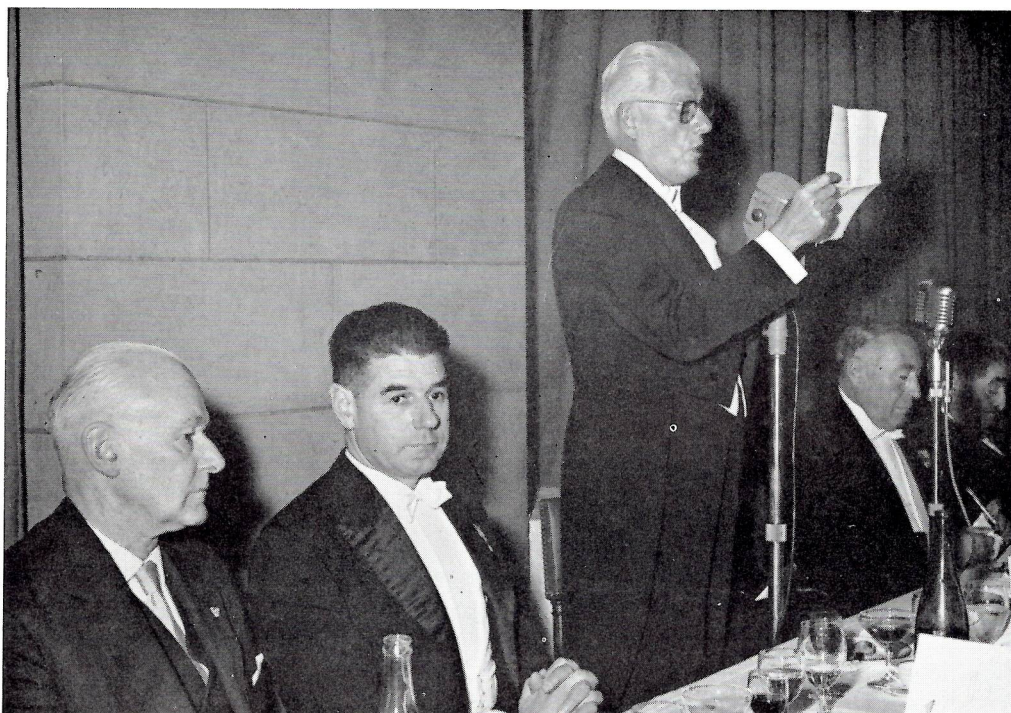
Ils ont pu apprécier les installations de TOULOUSE, de SACLAY, de BRÉTIGNY.

Ils pourront, de retour dans leur pays, dire autour d'eux ce qu'ils ont vu et ce qu'ils en pensent.

Je suis persuadé qu'ils éprouvent quelque fierté à avoir appartenu à l'École qui a donné à l'Industrie et à la Recherche tant de cadres inventeurs et réalisateurs.

Notre sphère terrestre est dépassée et déjà les mondes intersidéraux livrent leurs mystères à nos engins en attendant la visite de l'astronaute.

Est-ce que le fondateur de l'École, le Colonel ROCHE, a eu la prescience de tout cela? Qu'importe.



M. F. HÉROLD prononce son discours

Il a l'impérissable mérite d'avoir organisé les disciplines qui y conduisent. C'est pourquoi il a droit que son nom demeure dans l'histoire de l'Aéronautique Française.

Je puis peut-être m'écarter un instant d'un rigoureux protocole et vous dire Mesdames, Messieurs, mes chers Camarades, que nous avons vécu des heures bien encourageantes. Nous sommes très optimistes sur l'avenir des ailes françaises et de Sup' Aéro.

Partout où nous sommes passés nous avons trouvé la trace lumineuse de l'œuvre de nos camarades. A TOULOUSE, à SACLAY, à BRÉTIGNY, où nous avons partout reçu un accueil et trouvé un enrichissement inoubliables. Merci encore à leurs remarquables dirigeants.

Je dois évoquer le souvenir collectif de nos anciens, le souvenir de ceux qui ne sont plus, de ceux qui sont morts au combat ou en service aérien.

Vous allez entendre notre camarade, le Professeur KIRSTE, titulaire de la chaire d'aéronautique à l'Université Technique de VIENNE. Il prend la parole au nom des anciens élèves étrangers diplômés de notre École.

Ensuite, vous entendrez le Président de la Société des Amis de l'École M. HEURTEUX.

Avant de leur donner la parole et toujours à la gloire du Colonel ROCHE, il n'est pas sans intérêt de rappeler que c'est lui qui a ouvert les premiers cours du froid industriel avec les professeurs de LOVERDO, MARCHIS et autres.

Cette technique qui n'a aucune parenté avec la construction aéronautique, était également nouvelle et c'est encore une fois au novateur que j'adresse un dernier salut.

Le Cinquantenaire de cet enseignement a été célébré au Conservatoire des Arts et Métiers à PARIS.



Discours de M. KIRSTE

Si j'ai l'insigne honneur de prendre la parole au nom des Anciens Élèves Étrangers, je suis particulièrement heureux de le faire en ce moment, en ce lieu, en ces circonstances.

Je dis « en ce moment », puisque nous sommes réunis ici, Amis et Anciens de l'École, pour fêter le Cinquantenaire de sa fondation. C'est donc au nom des Anciens Élèves Étrangers que je viens présenter nos félicitations les plus sincères à l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique, à laquelle nous devons tous notre formation d'Ingénieurs Civils de l'Aéronautique.

Je dis aussi « en ce lieu », car nous voilà revenus dans la Capitale de ce beau Pays dont d'aucuns disent avec juste raison : « Tout le Monde a deux Patries : la sienne d'abord, la France ensuite » et ceci est particulièrement vrai pour nous autres, Anciens Élèves Étrangers, qui avons vécu ici une période inoubliable de notre jeunesse, empreinte d'impressions les plus diverses, que nous avons reçues à l'École ou à la Ville même.

Enfin, je dis « en ces circonstances », parce que j'ai aussi l'agréable devoir de présenter ici les félicitations les plus cordiales de la part de l'Université Technique de VIENNE qui commémore elle-même, le mois prochain, le Cinquantenaire de sa chaire d'Aéronautique. La France et l'Autriche ont donc reconnu en même temps l'importance d'un enseignement universitaire pour former des Ingénieurs d'Aviation, ce qui fait penser à l'origine commune, celtique et romaine, des liens culturels entre ces deux Nations.

Le fait que le pourcentage des élèves étrangers n'est plus le même que dans les promotions d'avant-guerre, n'est pas dû seulement aux possibilités d'enseignement qui existent maintenant dans les autres pays, mais aussi à la difficulté d'obtenir l'équivalence d'un diplôme étranger. Espérons que les récents accords culturels faciliteront bientôt une émulation entre les jeunes de toutes les Nations et que, dans le Domaine de l'Aviation, le rayonnement de la Technique Française dans le Monde sera toujours aussi brillamment assuré par l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique de PARIS.



M. KIRSTE pendant son discours

Discours de M. Maurice HEURTEUX
Président de la Société des Amis de l'E. N. S. A.

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Délégué,
Messieurs les Officiers Généraux,
Messieurs les Présidents,
Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de remercier le Président Frédéric HÉROLD ainsi que les organisateurs du Cinquantenaire de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique d'avoir bien voulu m'inviter à prendre la parole ce soir à l'occasion d'un quarantenaire — celui de la Société des Amis de l'École, fondée dès 1919 par son créateur, le Colonel ROCHE, et présidée pendant de nombreuses années par l'Ingénieur Général DUMANOIS, actuellement notre Président d'Honneur.

On peut se demander quel est le rôle d'une Société d'Amis de l'École, alors qu'elle est protégée par vous, Monsieur le Ministre, et par la Direction Technique et Industrielle en la personne de son Directeur, l'Ingénieur Général BONTE, qu'elle est admirablement dirigée par l'Ingénieur Général de VALROGER qui a succédé à l'Ingénieur Général HARLAUT dont le dévouement à leur École est bien connu de tous et, qu'enfin, il existe une Association des Anciens Élèves très active et dirigée avec beaucoup de dynamisme par mon ami Jean LIGNEL.

En fait, cette Société — à l'image de la S.A.X. qui existe depuis 1908 auprès de l'École Polytechnique — s'efforce de compléter les appuis précieux que je viens de citer par son soutien moral et parfois, disons-le franchement, financier. Les véritables amis évitent les démonstrations tapageuses et c'est la raison pour laquelle notre Société, modestement, humblement, silencieusement — sauf ce soir — apporte sans réserve son concours, en liaison étroite avec la Direction et l'Association des Anciens Élèves, à tout ce qui peut contribuer à la prospérité de l'École et au maintien de sa renommée, renommée mondiale dont le meilleur témoignage est la présence ici d'anciens élèves étrangers qui n'ont pas hésité à venir des points les plus éloignés du globe pour nous apporter leur participation à ce Cinquantenaire. Et j'imagine très bien parmi l'assistance, lors de la célébration du Centenaire de l'École, des anciens élèves de retour d'un petit voyage planétaire dans la Lune, Mars ou Vénus que certains déjà préfèrent.

C'est ainsi que nous avons été heureux de répondre au vœu de l'Ingénieur Général BONTE pour la « reformation » des Ingénieurs et Techniciens de l'Aéronautique en participant dans la mesure de nos moyens à l'organisation par l'École d'un enseignement postscolaire permettant le perfectionnement des cadres de nos industries.

Le succès remporté cette année par ces cours est très encourageant et nous permet d'en envisager le développement suivant les besoins et les désirs des industriels. Mais nos efforts auraient été vains sans le dévouement des professeurs que je tiens ici à remercier en leur exprimant la gratitude de tous ceux qui croient à la mission de notre Pays dans le domaine aéronautique.

Il a été dit que « le plaisir le plus délicat consiste à préparer celui des autres » et puisque votre présence à ce banquet prouve que vous êtes tous des amis de l'École, que vous soyez ou non des anciens élèves, j'ose espérer que ceux qui voudraient partager ce « plaisir » avec nous n'hésiteront pas à se joindre à la Société des Amis.

Mais les amis de l'École, au moment où nous fêtons son Cinquantenaire, ont de graves préoccupations pour l'avenir. Qu'il s'agisse des chefs d'entreprise, des ingénieurs, des personnels dans leur ensemble, tous ressentent avec acuité la gravité des problèmes qui se posent.

Et pourtant que de raisons d'espérer si on ne songe qu'aux impératifs militaires et politiques qui concourent au maintien de notre industrie et auxquels devrait s'ajouter un des aspects techniques qui peut, à lui seul, justifier de son existence !

En effet, notre industrie « pilote » — en tête des diverses branches industrielles dans l'application des découvertes techniques — apporte ses bienfaits à l'ensemble des autres secteurs de la production nationale en donnant le ferment, sinon le coup de fouet pouvant les entraîner vers le progrès.

Qui niera aujourd'hui tout le parti remarquable qu'ont pu en tirer les industries de l'optique, de l'électronique, du caoutchouc, de la matière plastique, de la thermodynamique, de la pétrochimie — industrie chère à votre cœur, Monsieur le Ministre — de la machine-outil et de l'automobile



M. HEURTEUX prononce son discours

et j'en passe. Le frein à disques mis en valeur sur beaucoup de stands au dernier Salon de l'Automobile n'est-il pas la suite normale des études et des solutions apportées, certes à grands frais, aux problèmes difficiles du freinage des avions modernes ?

N'est-ce pas grâce à l'industrie aéronautique que l'on a créé et mis au point des alliages réfractaires actuellement utilisés dans des applications industrielles et même nucléaires, des alliages légers, des aciers spéciaux dits « nobles » et que l'on a atteint le raffinage du chrome à 99,9 % ? N'est-elle pas aussi la fenêtre ouverte sur le monde entier pour connaître des techniques de pointe étrangères ?

Malheureusement, cet apport de notre industrie à l'économie générale du pays ne peut être chiffré et reste souvent méconnu, mais ce qui est certain c'est que son abandon condamnerait nombre d'industries à la stagnation, voire à une stérilisation sans espoir.

Et c'est pour cela que je reste confiant dans l'avenir de l'École en pensant qu'elle peut et doit jouer un rôle considérable en formant, au moyen d'options, des promotions futures permettant à l'industrie — qui en est le prolongement — de poursuivre ses activités importantes dans les formes les plus évolutives.

C'est d'ailleurs dans ce but et grâce à l'orientation donnée par le Conseil de Perfectionnement au cours de ces cinquante années que l'enseignement de l'École n'a cessé d'être profondément modifié et amélioré par une constante « mise à jour » des programmes. C'est ainsi que dès 1950 l'Ingénieur Général HARLAUT créait, en troisième année, deux options (Équipement et Propulsion) et qu'en 1957 l'Ingénieur Général de VALROGER créait une troisième option (Avions et Engins), suivie d'une quatrième en 1959 (Radiotechnique).

Et comment ne pas se souvenir de l'évolution technique réalisée par l'industrie aéronautique française au travers de maintes difficultés et au-dessus de maints obstacles depuis cinquante ans pendant lesquels les chercheurs, ingénieurs des services d'État ou des bureaux d'études, calculateurs, techniciens, cadres, maîtrise et ouvriers ont livré une bataille journalière pour atteindre la perfection. Comment ne pas se souvenir aussi des sacrifices et du courage de nos pilotes d'essais, véritables chevaliers de l'air, qui ont su — en nous faisant confiance — donner au monde la preuve de nos réalisations.

A nouveau le xxiii^e Salon du Bourget a été l'objet d'une confrontation internationale qui nous a fait honneur. Plus encore, pour la première fois depuis longtemps, un prestigieux appareil français — Caravelle pour ne pas la nommer — équipe, sur les lignes internationales, les Compagnies de transports étrangères. Nos appareils militaires peuvent affronter la concurrence des productions de la puissante industrie américaine. Nos exportations représentent entre 20 et 25 % du chiffre d'affaires de notre industrie. Ce ne sont certes pas là les signes d'une industrie en perte de vitesse, bien au contraire, et l'extraordinaire redressement qu'elle a opéré depuis la fin de la dernière guerre est peut-être l'un des plus spectaculaires dont l'industrie française puisse s'enorgueillir.

Nous connaissons, Monsieur le Ministre, vos préoccupations budgétaires et ce n'est ni le lieu ni le moment de les rappeler, mais celles-ci ne sont-elles pas une raison de plus pour qu'au moyen d'une loi-programme vous puissiez assurer à l'industrie aéronautique à long cycle de fabrication la continuité dans l'effort en lui évitant de rester dans un climat d'instabilité chronique ! Cette loi-programme promise et tant attendue n'est-elle pas, au moment où le rôle prépondérant de la France apparaît de plus en plus nettement, le seul moyen de nous permettre de développer nos exportations et de prendre la place qui doit revenir à notre Pays, que ce soit dans le cadre du Marché Commun, dans celui de cette nouvelle Europe ou dans celui du développement des territoires de la Communauté ?

Après un démarrage encourageant nous constatons que la progression des industries aéronautiques nationales sur la voie d'une véritable coopération européenne paraît depuis quelque temps marquer le pas, alors cependant que certaines réalisations futures ne peuvent se concevoir que dans un cadre européen.

Bien que de larges débouchés, à l'échelle du marché américain, soient susceptibles de s'offrir à une industrie européenne organisée, nous sommes obligés de constater qu'il n'a pas été obtenu de résultats tangibles dans le sens d'une définition des besoins en commun. Si, dans le domaine civil, la réalisation d'Air Union nous paraît s'inspirer d'un esprit de coopération européenne, il n'en est pas de même en ce qui concerne la politique suivie par les États concernant le choix des matériels. Bien plus, certains projets qui devaient faire l'objet d'études en commun et qui avaient recueilli l'adhésion des Gouvernements intéressés paraissent depuis quelque temps avoir un avenir incertain. Dans le même temps s'élaborent, dans certains pays, des projets directement concurrents d'appareils en service ou lancés en prototypes dans d'autres pays de la Communauté économique européenne, ce qui ne peut conduire qu'à des dispersions d'efforts et à des insuccès.

Va-t-on assister à une régression de l'esprit européen, dans un domaine où il paraissait capable de féconder une des industries qui était appelée à bénéficier de l'association conclue par les six Pays signataires du Traité de Rome ?

Certes, des adaptations tenant compte de l'évolution rapide et profonde de la technique sont indispensables, mais, alors que dans le passé elles ne mettaient en cause que les entreprises elles-mêmes, celles qui s'imposent actuellement nécessitent d'être pensées et organisées à une échelle internationale, le traité du Marché Commun offrant un cadre tout indiqué — bien que non exclusif — pour rendre vivante une telle évolution.

A plus long terme, nous savons que l'industrie aéronautique ne peut compter, pour survivre, que sur ses facultés d'adaptation dont elle a su déjà faire preuve à plusieurs époques délicates de sa jeune histoire. Je suis heureux de souligner que plusieurs de nos firmes se sont déjà largement engagées dans la voie de la reconversion, soit dans le domaine nucléaire, soit dans le domaine des engins balistiques, et que les résultats obtenus — avec des moyens financiers limités — sont encourageants et démontrent, s'il en était besoin, l'aptitude des firmes aéronautiques à réaliser ces nouvelles productions.

Nous pouvons et nous voulons participer à l'œuvre immense entreprise par le Gouvernement et c'est pourquoi, plutôt que de voir des industries déjà en expansion réaliser de nouveaux équipements en vue de faire face à ces nouveaux besoins, nous pensons qu'il nous appartient de les satisfaire et nous comptons pour cela sur la sollicitude des Instances Officielles eu égard à notre situation particulière.

J'ai la profonde conviction, Monsieur le Ministre, que le destin de cette École que nous fêtons aujourd'hui aussi bien que celui de toute notre industrie aéronautique est, avec l'appui de vos Services, de continuer à servir notre Patrie dans l'effort commun pour un monde libre et meilleur.

M

Discours de M. GUILLAUMAT

Ministre des Armées

Après ce que viennent de dire, de manière si pertinente, le Président HÉROLD, le Professeur KIRSTE et le Président HEURTEUX, je me limiterai à constater et célébrer le succès de ces Fêtes du Cinquantenaire de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de remercier en votre nom le Président HÉROLD, l'Ingénieur Général de VALROGER et les membres du Comité du Cinquantenaire qui ont réussi à mettre sur pied un ensemble de manifestations dont bénéficiera le renom de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique.

Vous me permettrez aussi de souligner la valeur des adaptations de cette École aux besoins du moment. Vous avez pu juger du champ parcouru en cinquante ans. Ce progrès a été possible parce que l'enseignement de l'École s'est constamment transformé et à su présenter aux élèves les connaissances dont ils auraient besoin.

Sous l'égide du Conseil de Perfectionnement et de la Direction de l'École, les professeurs adaptent sans cesse les cours et les travaux pratiques; l'enseignement de certaines matières dont l'importance relative a diminué doit être abandonné.

Il a été reconnu nécessaire de créer également un enseignement postsecondaire dont a parlé M. HEURTEUX, et qui permet aux anciens élèves de s'adapter à cette évolution. Ainsi sont-ils bien armés pour servir le Pays.

Je vous remercie, Messieurs, de l'aide si précieuse que vous apportez les uns et les autres dans ce domaine; je n'oublie pas davantage les industriels qui vous soutiennent.



M. GUILLAUMAT, Ministre des Armées, prononce son discours

M. HEURTEUX a manifesté la crainte d'une diminution de l'activité de l'industrie aéronautique dans les prochaines années. Ce problème n'est pas propre à notre pays et me préoccupe; il est la conséquence de l'évolution des armements. En outre, et depuis longtemps, la France a choisi de maintenir une aviation commerciale concurrentielle partiellement aux dépens de nos fabrications aéronautiques.

Le niveau des crédits budgétaires est réduit; il faut donc les utiliser dans les meilleures conditions, et le Gouvernement estime comme vous qu'un plan rendra plus facile l'organisation à venir de notre industrie aéronautique.

Je désire que ce plan ou cette loi-programme donne à l'industrie aéronautique des informations aussi précises et complètes qu'il peut être possible, tant pour les études et pour les fabrications militaires et civiles, que dans le domaine des exportations.

M'associant aux souhaits qui ont été exprimés par les orateurs précédents, je lève mon verre aux succès de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de ses Anciens Élèves, afin qu'ils puissent continuer, comme ils l'ont fait jusqu'à maintenant, à servir efficacement notre pays dans la guerre et dans la paix.

M

TABLE DES MATIÈRES



	PAGES
Les Comités du Cinquantenaire	1
Nos camarades étrangers	7
Les fêtes du Cinquantenaire	11
Visite de l'École	15
Le Film	19
La Séance inaugurale	21
Discours de MM. F. HÉROLD.	
J. LIGNEL.	
P. de VALROGER, Ingénieur Général de l'Air.	
P. GUILLAUMAT, Ministre des Armées.	
Les journées des 22 et 23 octobre 1959 : visites à Toulouse, au C. E. P. et au C. E. V. . .	37
Le Banquet de clôture	47
Discours de MM. F. HÉROLD.	
L. KIRSTE.	
M. HEURTEUX.	
P. GUILLAUMAT, Ministre des Armées.	





IMPRIMERIE

