

B. DUFOUR
Petite Kes

Avril 78

Chers Cocour,

Suivant une vocation remontant à mon enfance, ce quart de siècle a été fait pour moi de travail aéronautique intense & passionné - après un an dans les équipages de transport aérien militaire ainsi qu'au CEV, j'ai fréquenté le département aéronautique de Caltech avec Poppi - Nous y avons connu des hommes comme Von Karman ou l'astronaute Frank Borman.

Quelques mois de travail au bureau d'études hélicoptère et je m'oriente vers les ateliers où l'on m'accorde de faire pendant huit mois tous les divers travaux d'ouvriers dont je partage les conditions de travail. Puis l'on me confie des responsabilités croissantes, révision des assembles mécaniques Alouette, puis ingénieur de production sur la chaîne Caravelle,

retour aux USA pour acheter des avions T28 et des moteurs
d'occasion pour la guerre d'Algérie, puis à St Nazaire
production et essais en vol des Vautours & T28 -
Nommé Adjoint Production auprès du directeur de
Marignane, je lance la production et les outillages
de l'Alouette III, du SuperFrelon, du Puma - j'assure
le transfert sans solution de continuité de la production
d'Alouette II venue de la Courmoulin - l'équipement
d'un puissant atelier d'usinage, traitement thermique
et de surface, révision d'ensembles mécaniques me
passionne -

A cette époque, le SuperFrelon reprend aux USA le record
du monde de vitesse et les Alouettes celui d'altitude.

L'on m'oriente alors vers les avions en me nommant
Directeur de Saint Nazaire pour me confier dix huit
mois plus tard la direction de Toulouse - Là, j'aurai
la charge de produire 130 Caravelles, Concorde puis Airbus

Avec Caravelle, la France retrouvait un rang de constructeur
civil mondial. Puis Concorde a été l'effort de pointe unissant
les industries françaises & britanniques - Ensemble nous
avons fait les premiers, le meilleur & le moins cher
des trois avions supersoniques qui se lançaient alors dans
le monde mais c'est vraiment une trop longue histoire... Reste
l'élan et la magnifique équipe d'hommes associés pour réaliser
l'avion le plus difficile qui ait jamais été conçu -

17
Puis ce fut l'Airbus monté & essayé à Toulouse - Six nations associées amènent en trois ans la première machine au vol - En égalant les meilleures performances mondiales en ce domaine, avec un outillage et des investissements bien moins coûteux qu'aux USA, cet avion a marqué la maturité complète, technique certes mais aussi industrielle de l'industrie aéronautique européenne.

Ainsi, nous arrivons à faire un avion au prix de 64/kg au 100ème soit deux fois moins que tout matériel français antérieur ou contemporain, talonnant les performances des constructeurs US -

Alors, 15 Concorde et 40 Airbus étaient sortis, je fus nommé Directeur Général Adjoint à l'état major de la SNIAS - En désaccord sur la politique aéronautique d'alors pour le moyen courrier futur comme sur l'injuste sort fait à certains hommes & certaines usines, je me mis à démissionner et me suis voué à la construction des turbines à vapeur & alternateurs nucléaires là aussi il s'agit bien de cathédrales mais qui ne volent pas pour elles là -

Mais ce qui sera sans doute plus durable, nous avons construit et ouvert à Toulouse, un centre à vie pour débiter profonds & grabataires qui fonctionne depuis plus de trois ans - Cette réalisation difficile est une chose qui compte dans une vie comme service d'une collectivité au delà sans doute des avions -

Le plus important restera de n'avoir pas trop fait souffrir ma chère épouse et d'avoir lancé dans la vie nos cinq enfants, le mieux possible pour ce difficile voyage dans le monde des adultes -

Ma vie professionnelle comme personnelle ayant été remplie au delà de mes espérances pendant ce quart de siècle, j'en souhaite autant pour tous les cocous et moi même pour les vingt cinq ans à venir -

Vive le cinquantenaire de la 53!



B. DuFour

- 1956 - Ingénieur à Sud Aviation
- 1964 - Directeur de Saint Nazaire
- 1965 - Directeur de Toulon
- 1976 - Directeur for Adijt swins
- 1977 - Directeur de Belfat Alstom Atlantique