

# PIERRE ALESI

---

À la sortie de l'École en 1956, deux décisions : notre mariage à Speloncato le 11 août 1956 avec Théa et le choix de SNECMA pour deux raisons : la thermodynamique découverte en 4<sup>e</sup> année et le N de SNECMA, Société Nationale d'Etudes et de Construction de Moteurs d'Avions !

Le seul moteur construit par SNECMA est le moteur militaire ATAR développé par une équipe d'ingénieurs allemands « invitée en 1946 /1950 par la France » à travailler pour l'industrie aéronautique française !! Mon premier travail pas passionnant : des dépouillements d'essais... Des calculs avec une grande règle ! Des chefs français pas géniaux !

En 1958, naissance de Michel et, le 1er mai, départ pour le service militaire : les classes à Coulommiers comme simple soldat, en septembre les EOR à Nîmes. À la sortie, je choisis les territoires du sud d'AFN permettant à mon frère soldat de quitter Tébessa et de rentrer en France. Je suis nommé à Atar en Mauritanie et dirige une équipe de soldats pour envoyer dans l'atmosphère des ballons gonflés à l'hydrogène permettant de connaître force et direction des vents pour déterminer la date de la première explosion nucléaire en évitant les retombées radioactives sur les « populations laborieuses africaines » !

La première explosion eut lieu le 13 février 1960 ! Théa m'a rejoint en septembre 1959 ; elle est institutrice en CM2 à Atar !! Michel est à Speloncato chez ses grands-parents. En novembre 1960

**je rentre en France, nous retrouvons Michel, et moi la Snecma, qui a bien changé ? Une des raisons : l'arrivée des ingénieurs de la société Hispano Suiza que Snecma vient d'absorber. Toujours la thermodynamique mais cette fois des « machines complexes » ! En octobre 1967, je suis nommé ingénieur en chef responsable des avant projets par Jean Devriese, notre Directeur technique. Mon premier travail : l'avant-projet du moteur M53 pour remplacer l'ATAR. Le M53 moteur simple corps double flux équipera l'avion Mirage de Dassault. Il est toujours en service dans l'armée de l'air française et dans une dizaine d'autres pays.**

**Le 11 janvier 1968 dans mon bureau une réflexion : « Il manque un moteur civil de 10 tonnes de poussée pour équiper les avions moyen-courrier de 150 à 200 places ». Nous nous mettons immédiatement au travail sur un avant projet que nous nommons M56. Les études de marché montrent un besoin dès la fin des années 1970 et un minimum de 5000 moteurs : nous en livrerons près de 35000 !!!**



**Les services officiels français défendent avec SNECMA l'intérêt du moteur de 10 tonnes. En janvier 1971, René Ravaud est nommé Président Directeur General de SNECMA : il soutient le moteur de 10 tonnes et insiste sur la nécessité d'une coopération avec un motoriste américain, persuadé que le marché sera d'abord américain. La première rencontre entre René Ravaud et Gerhard Neumann président de General Electric Engines a lieu en juin 1971 Les deux hommes seront les acteurs décisifs de la réussite de cette coopération franco-américaine et du succès du nouveau moteur CFM56 dont je suis nommé ingénieur en chef !**

**La coopération strictement 50/50 entre SNECMA et GE repose sur un partage physique des tâches de développement, de production et de vente. Chacun conçoit et produit sa part. GE a la charge du corps haute pression ; Snecma responsable de la partie basse pression. Le programme est piloté par une société commune baptisée CFM international. Après quelques difficultés administratives, le premier essai moteur a lieu en juin 1974, démontrant les excellentes performances du moteur. SNECMA et GE conduisent ensemble un programme de certification du moteur : Début 1979 le moteur est fin prêt... mais toujours pas de client. Beaucoup perdent espoir, sauf le Président René Ravaud qui reste convaincu du succès... très prochain : le 29 mars 1979, la plus grande compagnie américaine annonce une commande de 400 M\$ pour remotoriser 30 avions DC8-71 avec le moteur CFM56 construit par « General Electric and SNECMA of France »**

**Après cette première commande les autres vont s'enchaîner : remotorisation des avions militaires KC et C135 ; en 1984, BOEING met en service le nouvel avion 737 équipé du CFM56-3 très étroitement dérivé du CFM56. Enfin, en 1988 AIRBUS met en service le nouvel avion A320, qui connaîtra rapidement un grand succès**

**comme tous les avions américains et français équipés du fameux CFM56, le moteur le plus vendu de l'histoire aéronautique.**

**J'ai eu la chance de conduire le développement du moteur de la naissance du M56 en janvier 1968 à la certification du CFM56 en 1979 : 11 années passionnantes marquées par le démarrage de la coopération avec GE. Fin 1979, j'ai terminé ma tâche : le moteur est « bon pour le service ». Je décide de partir aux Etats-Unis, à Cincinnati, rejoindre Jean-Claude Malroux qui vient d'être nommé président de CFM International. Notre second fils Jean-Pierre passera le bac à Washington ! Au bout d'un an, je veux rentrer. Le président renâcle mais finit par accepter : « Pierre ne trouve pas de figatelli à Cincinnati » ! Il demande que j'aie en production, responsable des achats. Bizarre pour un Thermodynamicien ! Excellente décision... Grâce à ce poste et à mes origines corses, je suis nommé administrateur de Corse Composite Aéronautique une superbe société implantée à Ajaccio dirigée aujourd'hui par notre jeune camarade Jean-Yves Leccia (Aix 185). En 1984/1985, je suis nommé : Directeur de production et en 1988 : Directeur délégué technique et production, un superbe poste mais qui me fait quitter les usines pour le siège ! Le 30 juin 1989 je fais la connaissance de Louis Gallois, mon nouveau président qui malheureusement nous quitte 3 ans après. En 1992, Hubert Curien, ministre de la Recherche, me remet l'insigne de la Légion d'Honneur. Le successeur de Louis Gallois me nomme Directeur Délégué Scientifique et Technique, un titre ronflant mais un « placard » censé se terminer par mon départ fin 1994. Dieu en décide autrement : notre président nous quitte.... Je reste, et le 1<sup>er</sup> janvier 1995 je suis nommé Directeur de la branche moteurs Civils de SNECMA dont le fleuron est le CFM56 !**

**Je prends ma retraite le 31 décembre 1997 : 8573 moteurs CFM56 ont été livrés, le Boeing 737NG motorisé par le CFM56-7, dernier né de la famille, vient d'être mis en service !**

**Grâce au succès du programme CFM56, je reçois en mai 2017 le prix Nassim-Habif.**

**SNECMA et son N ont disparu en 2015 pour devenir SAFRAN, l'une des principales sociétés du CAC40. Ce 18 juin 2021, l'action SAFRAN vaut 124,78 Euros !**

