

ANDRIUSSI, François

1 - Origines

Fils d'un artisan mécanicien, grâce à une bourse, j'ai pu intégrer les Arts et Métiers, promotion Aix150.

3 juillet 1954, mariage avec Monique à Aix en Provence

2 - Sud-Aviation

1er août 1954, entrée à **Sud Aviation Groupe Technique de Cannes** (GTC)

Le directeur est Louis Marnay, Aix 28. Je suis intégré dans le groupe "statoréacteurs" de Lucien Trousse, Aix 42 ; une technologie nouvelle adaptée sur le SE 4200, un missile Sol-Sol volant à Mach 0,85, et le SE 4400, un missile Sol-Air volant déjà à Mach 3.

L'activité comprenait des recherches, des essais de confirmation à la Grande soufflerie de Modane, au Centre d'Essais des Propulseurs sur le plateau de Saclay, plus des essais réels sur les bases de tir situées à Comomb Béchar et Hammaguir.

1957, c'est la fin de mon sursis. Engagé dans une entreprise para militaire secret-défense, je fus maintenu en activité sur place.

5 octobre: le SPOUTNIK

Changement des programmes militaires orientés vers les fusées ; arrêt du développement de l'engin SE 4500, futur porteur de l'Arme Nucléaire qui sera remplacé par le vecteur Mirage IV en cours d'étude.

3 - SIAMP (Société Industrielle d'Application des Matières Plastiques), à Monaco, de 1959 à 1960

Escapade monégasque pour assister Gérard Dumans An 48 qui dirigeait une partie de l'usine ; cette activité de gestion de production classique demandait des qualités d'organisateur et de suivi journalier qui m'ennuyaient profondément.

C'est en très bons termes que je quittai cet emploi d'"*Opticien Sanitaire*", (Peugeot dixit), qui produisait des *lunettes de WC*.

4 - Neyrpic à Grenoble, de 1960 à 1963

Une boîte à Gadz'Arts où œuvraient le PDG Puyo, le directeur technique Séverin Casacci, Aix 41 et mes cop's d'Aix150, Bosc, Picollier, Cortot et Vacher.

Affecté au service de Paul Jarriand CI 45, le courant était passé aussitôt. Par chance, il m'avait confié l'étude d'une turbine très originale, installée au côté de la centrale Teillet Argenty de 1913 sur le Cher. Elle devait assurer l'alimentation de l'usine Dunlop de Montluçon dans le cas de décrochage total du réseau. En régime normal, la roue protégée par une vanne annulaire tournait à vide dans une bulle d'air et l'alternateur fournissait du courant réactif au réseau. Tous mes calculs ont été consignés sur un cahier qu'il m'arrive de consulter avec nostalgie.

Un travail passionnant, mais très mal rémunéré.

Venant de Monaco où j'étais simplement "ingénieur", je n'avais pu donner que l'indice hiérarchique de Sud Aviation. Le salaire était bas, je devais même pointer à l'entrée.

5 - EUROTECHNI, de 1963 à 1969

EUROTECHNI, était une très modeste entreprise, aux côtés du directeur, Marcel Métreau Pa40 et d'une secrétaire. On avait déjà deux contrats de recherches, l'un avec les **Forges et Aciéries de Bonpertuis** une aciérie de coutellerie, l'autre avec la société **Aciers et Outillages Peugeot (AOP)** qui produisait, entre-autres, la célèbre Lame Bleue de Gillette, plus des lames de scies ou des maillons de chaînes. AOP fournissait aussi le marché automobile en aciers inoxydables pour pare-chocs, ou éléments de décoration.

Hélas, un nouvel acier suédois était venu remplacer l'acier Peugeot chez Gillette. Également, les pare-chocs devenaient synthétiques et une nouvelle mode écartait l'usage de tout inox décoratif. Il était temps de trouver de nouveaux débouchés.

Métreau, ancien directeur des Aciéries d'Isbergues (1.000 personnes), prit en charge le contrat des **Forges et Aciéries de Bonpertuis**. Je pris celui des **Aciers et Outillages Peugeot (AOP)**

Sur le domaine AOP, j'ai eu la chance de trouver rapidement de nouveaux débouchés, brevetés et adoptés par le service commercial.

Courant 1964, Marcel Métreau prit la Direction Technique des Forges et Aciéries de Bonpertuis, qui convenait mieux à ses capacités, et je devins directeur d'Eurotechni.

6 - Conseiller libéral d'AOP ;1969 à 1974, à Aix en Provence

En 1969, je rencontrai le nouveau PDG d'AOP qui avait décidé de ne pas reconduire le contrat avec Eurotechni, dont les clauses, établies par copinage entre les ex-PDG lui paraissaient inacceptables. Toutefois, il me proposa d'en établir un avec moi, si je prenais mon indépendance.

Je continuai donc en profession libérale basé à Aix.

7 - Promat, de 1974 à 1985

Le choc pétrolier de 1973 avait ébranlé le monde industriel de l'automobile. Par sécurité, je devais trouver au moins un client complémentaire.

Mon ami Lucien Vidal, le Morp's Aix 50, avait créé la **Promat**, une entreprise produisant des machines-outils à commande numérique en expansion.

Jean Cloup (Cloü Aix 51), assurait les études des machines de série, et la commercialisation se faisait par la société **Profel**, créée par Daniel Ferrand Aix 52, qui avait ouvert une agence à Chicago.

Quand Vidal me proposa de prendre en charge les commandes spéciales, produites à l'unité, je quittais AOP, et quand Jean Cloup quitta la Promat pour prendre la direction générale de la société Dosatron créée par son frère Philippe, je devins directeur technique de Promat. En compagnie de Profel, nous avons équipé de nombreuses entreprises en Europe, aux Amériques ou en Asie.

En 1985, Promat déposa son bilan, ce qui entraîna celui de Profel.

8 - Lagon 86, de1986 à 1990, à Aix

À l'initiative d'un Gadz'Art, installé à Aix dans l'immobilier, on créa la SARL Lagon 86, où je fus co-gérant. L'activité consistait à réhabiliter des logements vétustes et à les aménager en studios locatifs pour loger des étudiants.

Incompétent dans ce domaine, je me chargeais des dessins (merci MacIntosh et Mac'Draw) et d'établir les dossier prévisionnels à discuter avec les banques qui finançaient les opérations.

À partir de 1989, les initiatives de mon associé dérapèrent vers des projets trop ambitieux avec retards, erreurs de finition, budgets dépassés et déficits alarmants. Devant son incompréhension, je me retirais de cette association pour reprendre une activité plus créative.

9 - ERA (Études et Recherches d'Aquitaine), de 1990 à 2009

Réinstallé en banlieue bordelaise, j'avais créé la société ERA (Études et Recherches d'Aquitaine) qui exécutait des travaux sur commandes diverse

Suivit alors 15 années riches sur le plan professionnel.

J'avais rencontré François CHÉRY, Ch 59 dès 1965, quand il débutait dans le domaine des outillages électriques de Peugeot. Nous étions restés amis proches et j'avais suivi son ascension jusqu'à devenir le Directeur de ce secteur. Après avoir réussi le transfert vers Hong Kong, l'ensemble de la section Outillages Électriques a été vendue à un industriel italien.

Suite à ses indéniables qualités d'organisateur, il avait été nommé directeur de la Cellule de Créativité au sein de la Direction des Recherches et Affaires Scientifiques, DRAS, de PSA, dans les locaux Citroën de Vélizy-Villacoublay. Elmer, l'un des sous-directeurs de PSA, lui avait confié le projet d'un nouveau véhicule.

François CHÉRY, qui n'avait jamais approché le domaine automobile, m'avait demandé d'être son consultant occasionnel dans ce domaine.

L'épisode relatif à la petite TULIP fut suivi de nombreuses actions sur des améliorations des ouvrants de véhicules amenant de nombreux brevets.

10 - ERA toujours de 2009 à 2014

Après la retraite de François Chéry en 2009, j'ai pu réaliser d'autres études intéressantes, l'une à la demande de mon vieux complice, Daniel Ferrand.

Le 30 avril 2014, je mettais fin à toute activité non salariée.

11 - Pigiste de "La Vie de la Moto" de 1994 à 2010

Répondant à un appel d'offre, je suis devenu pigiste pour une revue spécialisée dans les véhicules de collection. Sur l'ensemble de la région PACA et sur la cote italienne, de San Remo à La Spezia, je réalisais des reportages sur les manifestations de clubs ou sur les compétitions sur des circuits historiques.

La rémunération de "droits d'auteur" à la "pige", suivant le texte et les photos publiés ne payait pas toute les dépenses, mais je m'amusais et j'avais noué d'agréables relations auprès de passionnés.