

# Jean CHANSON

J'ai présenté le concours d'entrée au Collège Technique de Nîmes en 1947 ; mon bon résultat au concours m'a orienté vers la classe « préparatoire aux Arts et Métiers » (j'ignorais alors, tout de cette orientation à l'époque)

Mon objectif était d'être Menuisier ébéniste ; j'ai travaillé le bois et ai passé mon CAP.

Sachant qu'en 1953 il n'y avait plus d'épreuves de menuiserie au concours d'entrée aux Arts et Métiers, j'ai opté pour l'ajustage, et obtenu le CAP en 1949.

J'ai présenté le concours d'entrée aux Arts en 1951, l'année du second Bac Technique : échec. Mais en 1952 je réussissais avec 7 autres « Nîmois » : GALABERT, ESPELLY, PANTEL, REMESY, CHAPPELLE, PUIG, et CHAVANNES qui, lui, intégrait CLUNY.

En juillet 1956, je me mariais, à MARTIGUES avec Francine, et postulais un poste à SUD-AVIATION, laissé vacant par FALCOU (AIX 52).



Je débutais au « Secrétariat Technique », mais à la visite médicale d'embauche, j'étais arrêté pour raison médicale après 11 jours de travail,

J'échappais au service militaire et reprenais mes activités à SUD-AVIATION, en septembre 1957, Je me familiarisais avec l'organisation administrative et technique de l'usine,

En mai 1962, je suis affecté, à ma demande, au Bureau d'études alors sous les ordres de Mr POITOU (AM ?)

Nous avons acquis la licence du S 58 (US) et nous devons transformer matériaux et cotation US en matériaux et cotation français,

En 1964, je suis affecté au Service Rotors, concernant les rotors principaux et arrière tous appareils,

- Amélioration des rotors Alouettes II et III
- Étude des rotors dits « allégés » pour les futurs hélicoptères

En 1965, je prends la direction du Service, et entreprends l'étude des rotors destinés à la GAZELLE, au DAUPHIN, PUMA, car l'évolution des pales

métalliques en pales composites modifie la répartition des contraintes sur les rotors et les simplifient,

En 1967, je suis chargé d'une mission chez WESTLAND (GB) pour définir l'avant-projet du moyeu rotor principal du futur hélicoptère commun : le LYNX (WG 13)

Le rotor arrière caréné, appelé « FENESTRON » voit le jour dans le Service et équipera les GAZELLE et les DAUPHIN

En 1974, à la demande de DOUSSE (AIX 54), alors Directeur de la Production, je prends le Service « GAMMES et TEMPS » des pièces machines et ensembles mécaniques : rotors principaux et arrières, boîtes de transmission, mâts rotors...

Mon parcours préalable au Bureau d'études m'a été très bénéfique.

En 1979, je suis affecté au Service LOGISTIQUE, et je traite les questions d'investissement en machines et bâtiments pour l'usine,

Le 8 janvier 1991, je pars en préretraite, au moment où l'AÉROSPATIALE devient AIRBUS HELICOPTER.

---

