



# INFOS NEWS

N° 35 septembre 2006

## CLUB DES ANCIENS DE CONTROL DATA®

38, Av du Maréchal Joffre  
94170 LE PERREUX SUR MARNE  
Tél.: 01 48 72 13 76  
cacd@controldatafrance.com  
<http://www.controldatafrance.com>

### Editorial

Une manifestation d'exception, le déplacement de deux jours à Toulouse avec la visite de l'usine d'assemblage de l'A380. Le tour de la ville et une compétition de golf étaient aussi au programme. Un excellent dîner a clôturé cette rencontre. Soirée fort conviviale où l'ambiance était chaude.

Un grand merci aux toulousains pour nous avoir organisé un tel programme.

Visitez notre site Web pour parcourir les photos prises lors de cette soirée, et retrouvez le calendrier des manifestations.

Nous poursuivons notre objectif d'une manifestation par mois :

- Musée des arts et des civilisations d'Afrique, d'Asie, d'Océanie et des Amériques,

le musée du quai Branly affirme au coeur de Paris la promotion du patrimoine culturel non occidental.

- Institut du Monde Arabe avec l'exposition «Venise et le Monde Oriental». La visite se concentrera sur la période du XIVe au XVIIe siècle, avec les échanges artistiques et culturels entre Venise et le Proche-Orient.

- Découverte de l'Hôtel des Ventes Drouot. Visite des salles et participation aux ventes en début d'après-midi. Déjeuner dans le quartier.

- Balade dans le quartier du Marais, avec la découverte d'hôtels particuliers, des antiquaires du village Saint-Paul, de la place des Vosges.

La rubrique «Voyages» sur le web est à votre disposition pour l'enrichir de vos photos de vacances.

Avec l'annonce du décès de William Norris, fondateur de Control Data Corp. en 1957, une page de notre histoire est tournée. La société n'existe plus, mais son capital humain a continué à se développer dans le monde.

C'est aussi avec une grande tristesse que nous avons appris le décès de Jean-Marc Claudon.

Joint à ce numéro d'Infos News, l'annuaire 2006 avec ses dernières mises à jour, distribuées sous forme électronique (pdf).

Nous avons apprécié votre présence lors des différentes soirées, c'est essentiel pour le développement de l'association.

Bonne rentrée.

Jean-Claude Lignac (32)

### Sommaire

Editorial : .....	1
Oh! Toulouse .....	2
Diaporama.....	3
Prochaines Manifestations.....	4-5
Interview de Jean-François Pitot.....	6-7
L'A380 : Jean-Pierre Dorlhac.....	8-9
Projet AIRBUS : JP Dorlhac.....	10-11
Emploi des 50 ans : J. Cornelis.....	12
W. Norris : Un pionnier .....	13
L'aventure ETA : JC Lignac.....	14-15

### Bureau & Commissions

Président :	Jean-Claude LIGNAC
Vice-président :	Bertrand IMBERT
Secrétaire :	Françoise VIEILLARD
Trésorier :	Thomas BOURGEOIS
Journal :	Jean-Claude LIGNAC
Internet :	Didier BASTIDE
Annuaire :	Michel HAYE
Loisirs :	Jacques BOUSSUGE Bernard CAZAGOU
Emploi :	Jacques CORNELIS

### Prochaines Manifestations :

Musée Branly des Arts d'Afrique, d'Océanie 23 septembre

Visite de l'hôtel des ventes Drouot le 29 septembre

Promenade dans le Marais le 4 octobre 2006

Exposition Venise à l'IMA jeudi 2 novembre 2006

### Chers Anciens, chers Toulousains,

Nous venons de passer deux superbes journées qui resteront longtemps gravées dans nos mémoires.

Nous avons été très heureux de participer à cet événement exceptionnel, à ce grand rendez-vous magnifiquement organisé par le comité d'accueil.

Tout d'abord, un grand merci à Jean-François Pitot, véritable ordonnateur de cette manifestation, qui a su retrouver les perdus de vus, assurant la réussite de ces deux journées.

Bravo à Bernard Genton pour l'organisation de la compétition de golf sur le parcours de Téoula bordé d'eucalyptus, où nous avons bataillé fers en main pour remporter la coupe remise lors du dîner.

Cerise sur le gâteau, la visite de l'usine d'assemblage de l'A380, véritable révolution technologique, visite que nous devons à la persévérance de Jean-Jacques Coutant.

Enfin, je ne voudrais pas oublier Maurice Allegaert, pour avoir pris en charge le circuit touristique de la ville.

Toulousain de cœur (la ville natale de mon père), ce fut un grand plaisir de vous retrouver 10 ans, 20 ans après, et de faire la connaissance de nombreux d'entre-vous, ainsi que de vos épouses.

Excellente idée, d'avoir invité nos fidèles clients, comme le CNES avec M. Dargent. Cela me rappelle ECODU – (Réunion des Utilisateurs Européens de Control Data) organisée en 1977 dans votre ville de Toulouse.

La soirée de gala fut animée par un orchestre de jeunes volontaires invités par Robert Fiastre. Au dîner de clôture l'on servit 300 foies gras frais, fort appréciés par nos clients.

A Toulouse, on sait faire la fête !

Je tiens à vous remercier de votre sympathique accueil où nous avons retrouvé toute la chaleur du midi.

Une telle manifestation ressoude les liens entre ses membres et renforce l'association des anciens de Control Data.

Jean-Claude Lignac (32)



### La visite de Toulouse.

Lundi matin, Orly, nous sommes un petit groupe de parisiens en partance pour Toulouse. Il en manque un à l'appel, il nous rejoindra plus tard, pas question de louper ces deux journées !

Arrivée à Blagnac, le comité d'accueil est là notamment en la personne de Maurice Allegaert, en charge de la visite de la ville l'après-midi.

Maurice a la gentillesse de nous accueillir dans sa maison pour le déjeuner. Champagne et spécialités de la région étaient au menu. Dommage, il fallait faire vite, certains découvraient la ville rose.

Première étape, le Couvent des Jacobins. Nous sommes conquis par la beauté du lieu, notamment dans l'ordonnement des constructions qui s'organisent autour du grand cloître.

L'église est aussi un modèle d'harmonie. Le couvent des Jacobins est un chef d'œuvre de l'art gothique languedocien entièrement réalisé en briques.

Nous voilà repartis vers Saint-Sernin, clef de l'art roman. La basilique la plus célèbre, la plus vaste et la plus belle des églises romanes du Midi, la plus riche en reliques.

La soirée était organisée sur le lieu de notre hôtel. Nous étions une centaine de participants. Toujours cette manifestation de joie de se retrouver après autant d'années. Embrassades, applaudissements, plaisanteries mise en boîte, rires, tout y était. Chacun a apprécié ce grand moment de camaraderie.

La présence d'anciens clients devenus nos amis, a aussi contribué au succès de cette soirée.

Le lendemain matin, visite avec deux groupes des ateliers de l'A380. Autre grand moment. l'arrivée dans cette cathédrale de technologie, impressionnant le gigantisme, la propreté, le silence.

Notre guide nous a expliqué toute l'organisation des différentes étapes d'assemblage. A l'annonce du retard de 6 mois des livraisons, j'ai compris qu'il fallait alors vendre mes actions.

Le lendemain le cours des titres EADS chutait de 30% !

C'est sur une promesse de recommencer cette rencontre que nous nous sommes séparés.

Un grand merci à tous nos gentils organisateurs. C'était parfait.

Françoise Vieillard (1424)



Diaporama 15 mai 2006



## Prochaines Manifestations

### MUSEE DU QUAI BRANLY SAMEDI 23 SEPTEMBRE 2006

Rendez-vous le samedi 23 septembre à 9 h à l'entrée du Musée.  
Le choix de cette date devrait permettre aux actifs de participer.  
La visite durera 1h30 environ, avec une conférencière du musée

Musée des arts et des civilisations d'Afrique, d'Asie, d'Océanie et des Amériques, le musée du quai Branly affirme au coeur de Paris la reconnaissance et la promotion du patrimoine culturel non occidental.

Il présente un regard neuf sur ces cultures à travers une programmation diversifiée.

Participation : 15 Euros par personne.

Prière de vous inscrire par courrier électronique ou par téléphone.

Attention le groupe est limité à 20 personnes. Les demandes seront servies en FIFO (1<sup>er</sup> arrivé, 1<sup>er</sup> servi) !

*Jean-Claude Lignac (32)  
jean.lignac@tele2.fr  
Tél.: 01 39 64 43 78  
Mob.: 06 12 25 20 60*



### VENISE ET LE MONDE ORIENTAL A L'IMA JEUDI 2 NOVEMBRE 2006

Rendez-vous à 18h45 à l'entrée de l'Institut du Monde Arabe pour la visite de l'exposition "Venise et le Monde Oriental".  
La visite durera 1h30 environ. Nous retrouverons notre conférencière Madame Delforge, dont nous avons pu apprécier le talent de communication lors de la visite du musée du Luxembourg.

L'exposition couvre plusieurs siècles : du vol de la dépouille de Saint-Marc, à Alexandrie en 828, à la fin de la République, et surtout la période la plus féconde, du XIV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle, avec les échanges artistiques et culturels entre Venise et le Proche-Orient.

Participation : 16 Euros par personne.

Prière de vous inscrire par mèl ou par téléphone auprès de moi-même.

*Jean-Claude Lignac (32)  
jean.lignac@tele2.fr  
Tél.: 01 39 64 43 78  
Mob.: 06 12 25 20 60*



**BALADE DANS PARIS  
LE MERCREDI 4 OCTOBRE 2006**

Rendez-vous à 10 h au bas des marches de l'Opéra Bastille pour se promener dans le quartier du Marais, flâner rue des Francs Bourgeois aux nombreux hôtels particuliers, découvrir les antiquaires du village Saint-Paul, parcourir la place des Vosges avec ses galeries et ses façades du 17<sup>e</sup> siècle...

Le circuit devrait durer environ 2 heures. Nous trouverons un restaurant autour de 20 à 25 Euros.

Françoise et Jean-Marc comptent sur votre présence.  
Prière de vous inscrire directement auprès de Jean-Marc.

Jean-Marc Dorveaux (1427)  
jeanmarc.dorveaux@free.fr  
Tél.: 01 43 02 09 89  
Mob.: 06 07 38 52 03



**L'HOTEL DROUOT  
VENDREDI 29 SEPTEMBRE 2006**

Philippe Brun (615), expert en livres, vous propose une nouvelle visite découverte :

- Vendredi 29 septembre à 11h.

Rendez-vous au guichet des billets de la station Richelieu-Drouot.

- Historique des Commissaires-Priseurs et des ventes aux enchères.
- Explication du rôle des différents intervenants,
- Visite des salles de ventes et des expositions à l'Hôtel Drouot,
- Participation aux ventes en début d'après-midi.

Participation : 10 Euros par personne + prix du déjeuner dans le quartier.

A bientôt.

Philippe Brun (615)  
Tél.: 01 42 55 51 75  
Mob.: 06 88 09 41 31

**SALONS EXPOSITIONS FORUM**

ERP 2006	26-28 septembre	Cnit La Défense
Salon Externaliser	3-5 octobre	Villepinte
Forum de la Geide	3-5 octobre	Cnit La Défense
Salon des Micro-Entreprises	10-12 octobre	Palais des Congrès
Progilog	29-30 novembre	Cnit La Défense
Educatoc	15-17 novembre	Porte de Versailles
Midest	7-10 novembre	Villepinte
SCS Automation	5-8 décembre	Villepinte
APEC- Salon des ingénieurs	12-13 décembre	Cnit La Défense
M to M	5-7 décembre	Palais des Congrès

Pour tout savoir sur les expos consultez [www.contacteo.com](http://www.contacteo.com)

Jacques Cornélis  
jcornelis@wanadoo.fr

## Interview : Jean-François PITOT



*Le grand rassemblement du 15/16 mai à Toulouse nous le devons à Jean-François Pitot. Par sa pugnacité, sa volonté et son implication pour retrouver les perdus de vue, une centaine de personnes ont participé à la soirée de clôture.*

*Une leçon pour nous, les bénévoles qui disposons de tout notre temps !*

*Après 24 ans passés à Control Data, Jean-François décide de créer sa propre société.*

*Sa mission : apporter un complément de services à nos clients pour la numérisation de leurs informations.*

*Toujours aussi dynamique, Jean-François envisage aujourd'hui de se lancer dans une nouvelle aventure.*

### Comment es-tu rentré à CDF?

La première fois que j'ai entendu parler de Control Data, c'était en 1969, à IBM où je faisais un stage de fin d'étude, comme agent technique.

La philosophie d'IBM était de nous former seulement dans un domaine précis, il n'était pas question d'en connaître davantage en dehors de sa spécialité. Ainsi tu pouvais faire du "card punch" ou du "card reader" pour plusieurs années sans savoir ce qui se passait au-delà.

Au contraire, Control Data permettait d'acquérir une vision plus globale de l'informatique puisqu'on abordait aussi bien le CPU que les équipements périphériques.

Le 1er avril 1970, j'étais embauché au département de la Maintenance de CDF. Le patron de la maintenance était G. Pozza. J'ai suivi le cycle de formation traditionnel avec d'autres CE comme René Cavazinni.

### Premières responsabilités

Les premiers comptes où j'ai appris mon métier de technicien de maintenance, c'était sur le 6600 de l'IFP avec JC. Tristan comme EIC, Serge Colussi et Guy Le Maistre comme CE. Puis je suis allé à la Météorologie Nationale, avec J.C. Koch comme EIC. Ce CDC6400 avait en périphérique de stockage des 808 mais aussi un 864, tambour magnétique.

Les données météo arrivaient sur des bandes papiers perforées. Monsieur Labrousse était alors en charge de ce centre. Il a fait une brillante carrière à la Météo puisqu'il est parti ensuite à Londres comme patron de la Météo européenne. Une rue porte son nom sur le campus de Toulouse.

En 1975 le CNES a déménagé à Toulouse. Cela a été pour moi l'occasion de revenir au pays.

*Oh Toulouse, oh mon pays.....*

Ouverture de l'agence de Toulouse. Ambiance grandiose, esprit d'équipe fantastique, Control Data marchait très fort et Maurice Allegaert essayait tant bien que mal de contenir l'exubérance de ses troupes.

Salvatore Cacioppo faisait avec son équipe la promotion des produits BPO. G. Boudet était manager des PS. Coté commercial c'est Robert Fiastre qui a ouvert le bal.

Control Data avait déjà un client prestigieux avec la SNIAS (AIRBUS aujourd'hui) qui avait acheté un CDC6600 en 1965.

Le CNES venait de renforcer son 6600 par un Cyber7600. Une "bête" magnifique. Seymour Cray était vraiment un génie.

Par la suite, j'ai eu l'occasion de participer dans les années 80, au projet chinois avec l'installation des Cyber 170 pour la recherche pétrolière. Ce fut une grande aventure. A Pékin, j'y ai retrouvé Christian Moussier (un toulousain) pour la Maintenance et Jean-Marc Dorveaux pour le Site Planning mais aussi auteur compositeur d'une chanson qui restera longtemps dans les annales. Au prochain meeting Control Data il se fera un plaisir de vous la chanter....

Ce n'était pas toujours facile de travailler avec les ingénieurs chinois, que l'on avait auparavant formés à Rungis. Et côté commercial, J.J. Coutant n'a pas toujours été à la fête. Mais l'ambiance était excellente.

J'ai aussi un bon souvenir des colis de pièces détachées que l'on recevait en provenance du

magasin de Rungis et dans lesquels Francis Simon, alors patron de la maintenance, nous faisait passer camemberts, saucissons, pastis ou vins rouge.

Je suis revenu à Toulouse avec JJ Coutant qui a pris la responsabilité de l'agence.

On m'a alors confié la responsabilité de la DRT (Direction Régionale des Télécommunications) et d'Aérospatiale.

### Peux-tu dire deux mots de l'ambiance toulousaine ?

On travaillait beaucoup mais on savait aussi se détendre de temps à autre.

Voici une anecdote qui s'est déroulée fin des années 80.

Nous avons changé à cette époque de "Branch manager". Maurice est "monté" à la capitale et Claude Montecot l'a remplacé à l'agence. Je me souviendrai longtemps de la tête de Claude, le jour de la passation de pouvoir, quand il m'a vu arriver dans le couloir de l'agence, à cheval sur ma bourrique Marguerite.

Maurice (averti bien sûr) a joué le jeu : "Que viens tu faire ici avec Marguerite ?"

*"Nous sommes en panne au CNES et je viens chercher le kit de dépannage du 7600."*

*"Et pourquoi es-tu là avec Marguerite ?" "Ben parce qu'il y a des embouteillages et en voiture ça ne passe pas. Comme on a besoin du kit en urgence, je suis venu avec Marguerite".*

Et sur ce, Maurice a sorti des carottes de son bureau pour les donner à l'ânesse. Tu imagines la tête de Claude Montecot....Il débarquait sur une autre planète!!

Mais là où ça s'est gâté c'est quand Marguerite a commencé à "chi.." sur la moquette. Elle avait la colique...la pauvre.

Je suis vite descendu de mon destrier pour mettre une poule sous ses fesses, mais elle a pris peur et est partie en courant dans le couloir et... en chi... Je te laisse imaginer la "ligne jaune"... La ligne est restée une dizaine d'années sur la moquette de l'agence, comme étant une tâche du café...



## Interview : Jean-François PITOT (suite)

### Parles nous de ton expérience commerciale.

Quelques années plus tard j'ai souhaité faire du commercial et ai participé ainsi au développement de la maintenance tierce partie sur la région.

Puis je me suis occupé de la vente de stations graphiques (Cyber 910) et de services pour l'étude et réalisation de réseaux informatiques.

Ces années commerciales ont été pour moi riches en enseignement. B.Genton, G. Poissonnier et JJ Coutant étaient mes "mentors". Cette expérience m'a bien aidé pour créer ma société. Je dois aussi quelque part ma réussite commerciale à une "amie" à quatre patte.

Bien que n'ayant pas de numéro matricule Control Data, Marguerite (l'ânesse) a elle aussi participé au développement de la région. Nous l'aménions parfois au restaurant avec nous afin de mettre un peu de sel lors de nos repas d'affaire.

Je vois encore Yves Larroumet, enveloppé dans une nappe blanche, tel un burnous, faisant trotter l'ânesse autour de la table. L'ambiance au restaurant était terrible et nos clients des plus heureux de passer d'aussi bons moments.

### Quelle expérience as-tu gardé de ton passage à CDF ?

J'ai retenu la demande d'exigence et de rigueur, ainsi que le goût du travail bien fait.

Nous ne comptons pas notre temps pour réaliser, terminer la tâche que l'on nous avait confiée.

L'esprit d'entreprise était aussi très développé.

Nous ne laissons jamais nos clients en difficulté, toujours à la recherche d'une solution pour les sortir de ce mauvais pas. Ainsi un week end j'ai démonté mon chauffage central pour récupérer une pièce afin de pouvoir remettre en service l'eau glacée du 7600 du CNES.

En fait, nous les considérons comme des amis avec lesquels nous progressions.

Chacun montant dans sa propre hiérarchie, nos relations en étaient renforcées.

J'ai conservé cette philosophie dans ma société actuelle.

### Comment as-tu créé ton business, ta société ?

J'ai eu la chance au démarrage en 92, de lancer mon activité en terminant ma période de Control Data. Dans un premier temps, ce furent les mêmes clients, qui avaient des besoins en gestion électronique de documents (GED) et en stockage sur mémoires optiques.

Par la suite, je me suis diversifié avec la pénétration du marché des musées et de grandes médiathèques.

C'était le début de l'utilisation des CD -Compact Disc- pour l'enregistrement et la distribution d'images. Puis ça a été le DVD, et maintenant le BR-D et la mémoire holographique.

La participation au salon Cebit de Hanovre, - incontournable- , m'a permis de trouver des partenaires, dont une société allemande qui me fournit en robots. Ces robots ont la particularité d'être très " customisables " et très fiables. Le bouche à oreille faisant bien les choses, nous en vendons de plus en plus, au détriment des autres constructeurs qui font des produits trop "légers" et peu fiables.

La solidarité avec les Anciens a joué un grand rôle pour moi. Ainsi Gérard Gendet et Frédéric Boucher, m'ont beaucoup appris et m'ont aidé à me mettre en selle. Je profite de l'occasion pour les en remercier.

Au bout de deux années, j'ai réalisé que j'avais fait le bon choix. J'ai embauché un puis deux employés pour étendre mon business en-dehors de Toulouse.

### Quelle est ta cible, le profil de tes clients ?

Aujourd'hui, ICB commercialise des services (numérisation de documents) et des robots de stockage pour mémoires optiques.

Mes clients sont des grands comptes (administrations ou industriels) qui ont de gros volumes de données à stocker.

Notre implantation à Toulouse nous a mené bien sûr à travailler avec Airbus, le CNES, la Météorologie Nationale, le Cerfacs, etc...

Pour le côté services, nous avons par exemple numérisé les documentations techniques des satellites SPOT, les contrats et marchés signés par le CNES et Airbus, des documents techniques de maintenance d'Air France etc...

Pour l'aspect stockage, ce sont surtout des organismes comme les banques, assurances ou grandes bibliothèques (BNF, Centre Pompidou, Bibliothèque d'Alexandrie...) qui nous font confiance.

### Tes projets actuels.

Actuellement, je suis en train de créer un Centre d'Affaires sur Toulouse dans la Zone Franche Urbaine de Toulouse.

La ZFU c'est quoi ?

L'objectif des ZFU est de créer ou de maintenir l'activité économique dans une zone défavorisée. Ces zones franches urbaines, au nombre de 85 en France, ont pour but de développer la région en utilisant au moins une ressource locale pour trois employés embauchés.

L'implantation dans une ZFU pour une société offre de nombreux avantages (si les règles sont respectées) :

- Pas de charges sociales patronales,
- Pas d'impôt foncier pour le siège,
- Pas d'impôt de société sur les premiers 100 K€ de bénéfice... etc ...

Ensuite, la retraite, avec comme activités la chasse, la pêche avec mes petit-fils, le bricolage, les voyages, et le suivi, de loin mais pas trop, de mon business.

### Le grand rassemblement à Toulouse : une de tes idées.

C'était l'idée de beaucoup de monde et il fallait passer à l'action..

Il était important d'avoir une grande manifestation sur Toulouse. Rappelons que l'agence a employé jusqu'à 70 personnes. Peu de provinciaux ont la possibilité de participer à l'assemblée générale des Anciens à Paris.

Nous avons créé un comité d'accueil avec Jean-Jacques, Bernard et Maurice. Nous avons une réunion tous les quinze jours pour faire le point et définir les actions. (En fait on se voyait toutes les semaines pour se faire un grailou, mais dit comme ça, cela ne fait pas sérieux...)

Dans un premier temps, j'ai recherché les perdus de vue pour constituer un annuaire sur la région. Cela demande beaucoup de temps et aussi pas mal de patience pour arriver au correspondant. Mais, c'est une grande satisfaction d'échanger alors quelques mots.

Nous nous sommes partagé les tâches :

Bernard le golf, JJ la visite d'Airbus, Maurice la visite de Toulouse, et moi la caisse....

Nous avons eu finalement près de 100 personnes à cette soirée. Près de 90% des toulousains ont répondu présent. Certains sont venus de loin : Espagne, PACA, Charentes, bordelais, région parisienne...et même de Chine pour Mimile (alias Moussier).

J'avoue avoir eu souvent la larme à l'œil lors de ces retrouvailles.

Ce succès nous encourage à organiser dans un proche futur des sorties de montagne (ski ou rando), de golf, de bridge et de restaurants sur la région.

Et nous le ferons car tous ont gardé un esprit jeune et dynamique et les grandes rigolades entre copains plaisent "grave" (comme disent les plus jeunes) aux anciens de CDF.

Propos recueillis par JCL

## Visite de l'usine d'assemblage



### LES SECRETS DE L'AIRBUS A380

Je voudrais vous aider à découvrir, c'est la mode en ce moment avec le retour de la gnose et le succès du Da Vinci code, ce qui se cache derrière ce superbe AIRBUS 380 que notre association CACD a pu admirer dans l'immense hangar LAGARDERE à Toulouse un matin du mardi 16 mai 2006.

Cet avion, à mon humble avis, est un résumé de toutes les aventures de la conquête du ciel par le monde occidental, menées dans l'enthousiasme par des visionnaires, relayées par des équipes techniques au summum de leurs compétences.

Je voudrais aussi y voir les avancées, malgré ses péripéties, de la construction européenne.

Il est véritablement l'aboutissement d'efforts industriels considérables et moyens nouveaux pour que les 52 000 ingénieurs et ouvriers d'AIRBUS Industrie puissent ensemble, communiquer à travers les frontières, les langues et les méthodes de management propres à chacune de leurs cultures.

### L'ASSEMBLAGE

Le hall géant de l'Airbus A380 de Toulouse représente le poids du viaduc de Millau ou celui de 4 Tours «Eiffel». C'est une comparaison amusante dans ce contexte européen, si l'on rappelle qu'un fils d'émigré allemand, Gustave Boenickhausen avait pris le nom de la province d'origine de sa famille « Eiffel » pour être plus vite retenu.

Ce hall LAGARDERE fait 500 m de long 250 m de large et près de 50 m de haut. C'est la hauteur de l'Arc de Triomphe.

La longueur du fuselage est à peu près égale à la hauteur des tours de Notre Dame de Paris. L'envergure dépasse celle du Boeing de près de 15 mètres. D'autres chiffres encore, le hangar d'assemblage est construit sur dix hectares.

Il abrite l'avion de tous les records, le plus grand avion du monde en construction dans la plus grande usine aéronautique d'Europe.

J'avoue personnellement, qu'en voyant de loin l'A380 parké à coté de ce hangar, je ne lui trouvais rien d'extraordinaire. Il avait l'air plutôt petit et très ramassé sur lui-même.

En écoutant notre guide j'ai compris que le diamètre de l'entrée d'air des moteurs était celui de l'A340, et que cet avion occupait la surface d'un terrain de foot ball.

Dans mes années à Sup Aero j'avais eu à étudier un avion du genre STOL (short take off and Landing) comme le TRANSALL, qui justement devait pouvoir décoller et atterrir sur un terrain de football

C'est là que j'ai pris la mesure de l'engin.

*Kolossal, Isn't it, Amigo.*



La nouvelle usine accueillera 2.000 personnes à l'horizon 2008. Beaucoup de sociétés de sous-traitance travaillent là.

Airbus sous traite en effet 70% de sa charge de travail alors que Boeing se contente de 30% puisque sa politique de «Hire and Fire» lui a permis de s'ajuster à de nombreuses crises de



l'aéronautique. L'appareil a été découpé en plusieurs éléments, attribués à différents pays selon leurs pôles d'excellence. Ainsi les Britanniques se spécialisent dans la voilure, les Espagnols produisent l'empennage, les Français travaillent sur le cockpit et se partagent le fuselage avec les Allemands.

Le pôle devra ensuite assurer l'assemblage de l'avion jusqu'à la cadence de 4 avions par mois, en 2008.

Au deuxième trimestre 2003, au plus fort du développement, 6.400 ingénieurs travaillaient à plein temps sur ce projet.

En 2006, ce concurrent du Boeing 747 pourra transporter 555 passagers, ce qui nécessite un investissement de 11 milliards d'euros pour un seuil de rentabilité fixé à 250 avions.

### LE POSTE 40

Notre guide, diplômée d'anglais, avait bien appris sa leçon de construction aéronautique. Elle nous a d'abord conduits à cet endroit particulier le poste d'assemblage 40, à l'une des extrémités du hall.

Les principales parties de l'avion sont produites aux quatre coins de l'Union Européenne : le fuselage à Hambourg, la voilure au Pays de Galles, l'empennage en Espagne.



L'acheminement des différentes pièces jusqu'à l'usine d'assemblage de Blagnac n'est pas une mince affaire. Les plus massives sont transportées par voie maritime jusqu'à Pauillac, près de Bordeaux, où elles sont transférées sur une barge qui remontera la Garonne sur 95 km jusqu'à Langon.

Elles empruntent ensuite la route pour parcourir, de nuit, en convoi exceptionnel, les 240 km qui les séparent de Toulouse.



## Visite de l'usine d'assemblage (suite)

L'A380 est le seul Airbus à être assemblé en un seul poste. Véritable usine dans l'usine, c'est un bâti de 1.200 tonnes sur lequel s'affairent 120 ouvriers. Ses cinq étages sont desservis par quatre ascenseurs. L'empennage, le fuselage et le cockpit sont positionnés à l'intérieur du poste. La voilure est, quant à elle, manutentionnée par des ponts roulants accrochés à la charpente de l'usine. Un système de mesure laser est ensuite utilisé pour garantir une précision maximale dans le positionnement des pièces les unes par rapport aux autres.

L'assemblage dure en moyenne une semaine. Une fois terminé, les infrastructures du poste 40 s'ouvrent et s'écartent de l'avion pour le laisser sortir: c'est le démoulage.

L'appareil roule, tracté sur son propre train d'atterrissage, jusqu'aux halls adjacents pour les finitions en passant par l'extérieur. Pour ce faire, les murs de l'usine ont été percés de huit immenses portes coulissantes de 90 m de long et 27 m de haut.

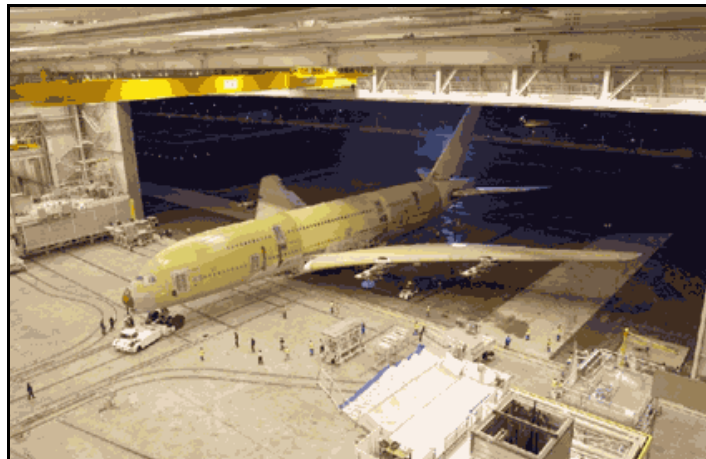
### LA FINITION

Trois semaines de finitions et de réglages  
Le hall de finition peut accueillir trois appareils simultanément. Les premières vérifications des parties mobiles et des circuits électriques et hydrauliques y sont effectuées. En revanche, les réacteurs, qui représentent la moitié du prix, ne sont montés qu'au dernier moment.

La charpente des halls de fabrication est équipée de ponts coulissants permettant d'effectuer toutes sortes de tâches sur l'appareil. Certains servent à déplacer des pièces lourdes, d'autres sont aménagés pour accueillir une équipe d'ouvriers. Chaque avion en cours de finition dispose de quatre ponts roulants.

Suspendus à plus de 30 m de haut, ils peuvent descendre jusqu'au sol, ce qui permet une grande modularité.

Une fois les vérifications de base terminées, l'appareil quitte le hall de finition pour subir des tests à l'extérieur. Lors des essais cabine, de l'air est injecté dans l'avion pour faire augmenter la pression à des niveaux



bien supérieurs à la normale et tester l'étanchéité des parois. Il subira ensuite une série de tests en vol (2.500 heures au total avant d'être opérationnel).

En moyenne, la chaîne d'assemblage de Blagnac produit quatre avions par mois mais sa capacité peut être modulée jusqu'à huit appareils par mois.

### LA LIVRAISON

L'avion assemblé s'envolera généralement vers Hambourg pour être aménagé et peint. En effet, à la sortie de la chaîne d'assemblage toulousaine, seule la dérive, à l'arrière, est peinte aux couleurs de la compagnie aérienne qui a commandé l'avion.

Le fuselage, lui, garde ses tons de vert jusqu'à son arrivée en Allemagne. La livraison au client a ensuite lieu de Hambourg mais, fierté nationale oblige, les avions commandés par AIR France seront livrés et peints à Toulouse.

Les dimensions de l'A380 font la fierté d'Airbus. L'empennage, par exemple, est aussi grand que les ailes d'un A320.

Malgré de telles dimensions, l'utilisation de composites et de matériaux légers a permis à l'A380 de réduire son poids (361 tonnes à vide) et de limiter sa consommation en carburant.

Un A380 permet de transporter un passager avec 3,9 litres de kérosène au 100 km.

A ce jour, 16 compagnies aériennes ont pour l'instant passé commande pour l'A380, soit un total de 159 appareils. 16 avions ont été achevés mais sont toujours en période de tests. Les premières livraisons doivent avoir lieu fin 2006.

A l'issue de la visite nous avons pu voir décoller, un A380 de Singapour Airlines, majestueux et silencieux dans le bleu du ciel choisi par les frères Wright.

Jean-Pierre Dorlhac (15)  
[j\\_pierre.dorlhac@tiscali.fr](mailto:j_pierre.dorlhac@tiscali.fr)

PS. Je renvoie les internautes aux nombreux sites Internet dont : [www.airbus.com](http://www.airbus.com) que j'ai bien évidemment pillé.

### A380 : ses caractéristiques

Longueur : 73 m  
Envergure : 79,80 m  
Surface ailes : 845 m<sup>2</sup>  
Hauteur : 24,10 m  
Diamètre (fuselage) : 7,14 m  
Poids à vide : 361 tonnes  
Capacité fuel max: 350 tonnes  
Vitesse : 0,89 mach  
Autonomie : 10 à 15.000 km  
Nbr de passagers : 555 à 700



## Le projet AIRBUS

### TOULOUSE : de ADER à LAGARDERE.

Comment la ville rose, célèbre auparavant pour l'épopée cathare et ses jeux floraux, est-elle devenue ce pôle de l'aéronautique ?

#### Clément ADER

En octobre 1890, il faut presque remonter au rêve d'Icare pour le deviner, un pionnier encore aujourd'hui, connu de peu de monde, Clément Ader arrachait du sol son EOLE un appareil, dont une copie est exposée au Musée du Bourget, et qu'il baptisa d'un mot latin à terminaison hellénisée "Avion".

Le Ministère de la Défense lui avait octroyé ce qui est aujourd'hui l'héliport d'Issy les Moulineaux, et un bureaucrate avait imposé que le décollage se fasse sur une piste circulaire !

ADER qui tenait à décrocher une grosse subvention a quand même tenté le coup et dans le parcours face au vent la machine, mue par un moteur à vapeur, s'est bien élevée de quelques mètres pour retomber 200 mètres plus loin, à la grande frayeur des officiels ? Elle avait effleuré les tribunes.

Le verdict de nos ministres est tombé. Cet avion n'a aucun avenir, il ne transporte d'ailleurs qu'une seule personne et une mitrailleuse à bord le démantèlerait visiblement.

Subvention refusée, ADER ira à la faillite.

Nul n'est prophète en son pays. Son buste néanmoins trône à l'endroit de cet exploit à l'entrée de l'héliport.

Treize ans plus tard aux USA, les frères WRIGHT catapultent un engin beaucoup amélioré car on peut le gouverner en tordant le profil des ailes, une technique vers laquelle les avions aujourd'hui à l'étude vont sans doute recourir !

Nul n'étant prophète en son pays.



L'événement ne suscite que peu d'intérêt, à tel point que les frères WRIGHT décident de partir pour la France ou heureusement, la décennie passée a beaucoup changé les mentalités.

Ils se font expliquer les climats et les vents de diverses régions de notre cher pays et arrivent à la conclusion et vous m'avez déjà compris si vous ne le saviez pas, que l'abondance de ciel bleu du Toulousain en faisait un endroit idéal.

Ils resteront 16 ans chez nous et monteront la première école de pilotage au monde près de Pau.

Ils attireront enfin tous les grands de l'époque le roi d'Espagne, Alphonse XII, le roi d'Angleterre, Edouard II, mais aussi des talents comme ce jeune Louis Blériot.

BLERIOT montera aussi une école dans la région.

#### Jean-Luc LAGARDERE

La vie de Jean-Luc Lagardere est un livre d'aventures.

Il était gascon aimait la France et la victoire, détestait les échecs, voulait renverser les montagnes et jamais ne s'avouait vaincu. Un méchant virus ramassé dans le riad de BHL à Marrakech y mettra un terme à 75 ans, alors qu'il avait été jusque là en pleine forme.

C'est grâce à son enthousiasme que cet ingénieur sans fortune, diplômé de Supélec, qui venait de passer dix ans chez DASSAULT, où il côtoyait Serge, s'est fait remarquer par les patrons de Matra, qui lui donneront les clés de cette petite entreprise de missiles et de bombes.

Le nouveau PDG de Matra a construit, par à-coups, alternant victoires et échecs, d'abord un groupe dans la communication, avec des bases aussi anciennes que Hachette créée en 1826. Ce groupe est le premier éditeur mondial de magazines. Nous n'aborderons pas cette histoire tout aussi passionnante.

Ensuite avec EADS, - appelé ainsi à partir de 1999-, il construit dans l'Aéronautique et la Défense le numéro un européen et troisième mondial.

EADS contrôle 4 grands secteurs dont l'un est celui de AIRBUS industrie. Pas étonnant donc que le hangar d'assemblage porte son nom.

#### EADS

Aux commandes de EADS on peut dire que la France et l'Allemagne avec environ 30 % chacune se partagent le gâteau. Dans les 30% Français, Lagardere à travers la SOGEADE a la moitié et l'Etat français l'autre.

L'Espagne n'a que 5% et les 35% restant de l'actionariat sont public.

Pour la construction de A380 un partenariat à 80% EADS et 20% les Britanniques de BEA fait de cette aventure une affaire vraiment européenne si on ajoute les sous traitants Belges et Néerlandais.

Les Britanniques devaient fournir initialement tous les moteurs Rolls Royce mais devant l'importance des commandes et d'autres engagements de BEA aux USA les moteurs de General Electric sont montés aussi.

Cela fait grimper la part des composants américains sur l'A380 à plus de 55%.

Pour un avion "Européen" c'est quand même un petit bémol.

Les Britanniques se retirent, paraît-il, pour mieux capter les contrats de la défense américaine. Ils continueront, bien entendu à produire les ailes et les moteurs. Business is Business.

Ah! la perfide Albion.

#### AIRBUS

C'est une des 4 entités de EADS, je me répète, les autres étant centrées sur les Hélicoptères et autres missiles. Airbus représente 11.700 employés.

Ce qui est remarquable c'est de voir que cette entreprise, créée en 1970, a réussi à fédérer tout ce qui se fait de mieux dans toutes ces vieilles nations si longtemps en guerre.

Airbus est aujourd'hui, une entreprise totalement intégrée, formée de 5 "NatCos" (National Companies) : Airbus Central Entity (siège social, Toulouse), Airbus France (Toulouse, St-Nazaire, Méaulte, Nantes), Airbus UK (Filton au Royaume-Uni), Airbus Deutschland (Hambourg, Brême, Stade, ...), et Airbus España (Madrid, Illescas, Puerto Real).

La conception des appareils et de leurs éléments se fait sur les mêmes sites que les sites de fabrication, par spécialité. De plus, des centres de conception existent à Wichita (États-Unis) et à Moscou (Russie).

L'Actionnaire Allemand DASA de EADS apporte les compétences de sociétés aussi prestigieuses que Messerschmidt, Heinkel, Daimler, Fokke Wulf, Dornier ...

## Le projet AIRBUS (suite)

L'Actionnaire Français n'est pas en reste. Il résulte de la fusion en 1970 de Sud-Aviation, Nord-Aviation et de la S.E.R.E.B. (Société pour l'Etude et la Réalisation d'Engins Balistiques) pour former la S.N.I.A.S. (Société Nationale d'Industrielles AéroSpatiales) plus souvent appelée Aérospatiale

Vous ne pouvez ignorer leur réalisations Caravelle, Concorde, Hélicoptères Alouette et Ecureuil etc... sans compter tous les missiles et autres fusées militaires  
Le partenaire Espagnol SEPI est constitué de CASA et de l'Etat Espagnol, Il y a aussi parmi les sous traitant Belairbus pour la Belgique et Fokker pour les Pays bas.

### CONTROL DATA FRANCE

Comment ne pas mentionner le rôle éminent de Control Data France dans cette fantastique aventure. La 3600 livrée à Sud-Aviation à Courbevoie, dans le début des années 60, a contribué au succès de nos ailes. Sud-Aviation a vu la première équipe française de Customer Engineers dont je faisais parti, entrer en action.

Notre PDG Gérard Beaugonin, avait recruté exclusivement des Ingénieurs de Grandes Ecoles pour les former et jeter les bases de sa future structure de management.  
C'est à peu de choses près ce qui s'est passé. André Jacques Tesniere, Jean Paul Lenoir et tous les autres ne me démentiront pas.

Rien que de bons souvenirs, lever à 5 heure pour passer les tests, nettoyer les têtes des dérouleurs, changer les rouleaux d'imprimante dégoulinant d'encre et puis avec Mike Hill ou Terry Kirsh deux œufs au plat chez Paulette dans l'horrible troquet en face de cette petite usine décrépite.

Ensuite, ce fut l'arrivée courant 1967 du CDC 6600 à la SNIAS sur le site de Toulouse. Les benchmarks, qui simulaient les vols du Concorde, étaient réalisés sur le 6600 du CERN par un certain JC Lignac. Puis, ce fut le CDC 6600 du CNES qui a joué un rôle capital dans la réalisation de projets de haute technologie.

Bref se trouver, un demi siècle plus tard, dans le hangar gigantesque flambant neuf



LAGARDERE cela décoiffe un peu ( façon de parler avec mon abondante chevelure !!).

### LES DEFIS

Le projet Airbus avait tout pour échouer : position de leader du concurrent Boeing, diversité des cultures, des langues, échecs des expériences passées (Concorde), gigantisme du projet.

Les gouvernements européens ont joué un rôle essentiel en participant à Airbus. C'était une nécessité de maintenir l'activité aéronautique en Europe.

La perspective classique de la gestion de production a tendance à envisager un regroupement des activités sur une même zone afin de minimiser les coûts logistiques (exemple de l'industrie automobile). Or, on a préféré un éclatement de la production par spécialité, avec toutes les contraintes subséquentes.

Sans nul doute, l'argument avancé concernant la très bonne maîtrise du métier de chacune des entreprises participantes a été jugé comme acceptable.

Les aides gouvernementales avaient plus de chance d'aboutir si la production était localisée dans chacun des pays participants. Si tout avait été regroupé en un seul endroit, ce sont les industries aéronautiques des autres pays qui auraient disparues.

J'ai dans ma carrière, été chef de grand projet informatique. J'ai ainsi eu l'occasion de travailler avec des entreprises privées comme MATRA Espace à Toulouse sur les logiciels de la base de lancement à Kourou pour Ariane.

J'ai aussi travaillé avec des organismes d'état, principalement le CNES et l'Agence spatiale Européenne notamment pour le premier satellite Européen Meteosat .

Soulignons ici le rôle capital du CNES dans l'harmonisation des techniques de conception, de réalisation, de management de projets complexes et de haute technologie.

Le CNES fut un des grands clients de Control Data France. L'appui de notre client SNIAS, ravi du logiciel SIGMA de CAO développé par Control Data, a aussi beaucoup compté.

Nous avions à l'époque à faire face à une campagne de désinformation de la part d'IBM, d'ailleurs tellement excessive qu'elle s'est retournée contre eux, suite à un procès gagné par Control Data.

C'est toute une culture qui peu à peu est devenue européenne à travers les projets spatiaux et aéronautiques

J'ai noté quelques remarques de Lagardère dans un discours fameux qu'il a prononcé à l'occasion des 40 ans de sa société Matra.

*"En quoi l'industrie en France est devenue, ce qu'elle est aujourd'hui ? Simplement, je dirai, lorsque le CNES est arrivé en 1961".*

En fait, déjà ma petite société avait été chargée par le Ministère de la Défense et plus particulièrement par la SEREB, qui regroupait tout l'effort que le Général de Gaulle avait voulu mettre pour que la France se dote d'une force atomique, d'une force de frappe.

Le CNES est arrivé à ce moment là et derrière cette première réalisation de cowboy, disons-le, il a amené de l'organisation et permis la grande réussite de l'industrie spatiale en France.

Je le dis vraiment solennellement, cela a été due à la façon dont le CNES s'est organisé dès l'origine .

Il a voulu d'abord lui-même réaliser, intégrer, travailler avec l'industrie, lui apprenant ce qu'il avait appris des Etats-Unis, nous incitant à nous associer avec les grandes entreprises américaines et c'est ce que j'ai fait pour ma petite société, me liant avec TRW.

Ainsi, notre industrie aéronautique a été, grâce au CNES, directement à pied d'œuvre sur des programmes que notre pays a été le premier en Europe à mettre en place.

On a ensuite travaillé progressivement avec d'autres entreprises européennes  
Cette culture de l'industrie s'est créée en allant chercher des équipements dans tous les coins de l'Europe, en les rapprochant, en les intégrant .

Cette culture s'est développée sur la précision, sur les délais à tenir et sur la multi-compétences dans tous les points de technologie différents. En créant l'ESA, à l'impulsion de la France et du CNES en particulier, on a créé l'organisme, qui était indispensable pour que cette culture de l'industrie de haute technologie se développe dans tous les pays.

JPD

## L'Emploi des plus de 50 ans

### Selon Courrier Cadres d'avril, les recrutements des cadres seront stables en 2006.

Cette année encore le baby-boom n'aura pas lieu. Cette tendance confirme les prévisions de l'INSEE selon lesquelles les départs massifs à la retraite commencent réellement à se faire sentir à partir de 2008.

En dépit d'un contexte peu dynamique le chiffre d'affaires du secteur des logiciels et services devrait connaître selon le Syntec Informatique une croissance de 6 à 7% cette année.

Le secteur prévoit 40 000 recrutements dont 8000 à 10 000 pour des nouveaux postes. Le Syntec souhaite insister sur les opportunités de carrière offertes dans ce secteur et sur ses efforts en matière de formation.

Dans le domaine des services "l'offshore" crée de nouveaux métiers, notamment le pilotage à distance des équipes délocalisées. Sept grandes SSII recruteront en 2006 plus de 9000 cadres : Accenture, Atos, CapGemini, Sogeti, Sopra, Steria et Unilog.

### Senior : un nouveau plan.

Le gouvernement a mis en place en mars 2006 un plan d'action concerté pour l'emploi des seniors.

L'accord contient des dispositions pour redresser le taux d'emploi des 55-64 ans très bas en France, de 37% aujourd'hui à 50% en 2010.

Une gestion anticipative des emplois et compétences va être instaurée par branche, territoire et entreprise, ainsi qu'un entretien à mi carrière tous les 5 ans à partir de 45 ans.

Les seniors bénéficieront en priorité du plan de professionnalisation et du DIF (droit individuel à la formation).

La contribution Delalande, qui taxe les licenciements des plus de 50 ans sera supprimée d'ici 2010. Le cumul emploi-retraite sera favorisé par une amélioration de la surcote et un relèvement du plafond.

### Favoriser l'emploi des plus de 50 ans.

Il devient en effet indispensable pour l'équilibre de notre système de retraite de garder les seniors actifs plus longtemps. De plus le départ en retraite du baby-boom va poser un double défi aux entreprises : la transmission de leur expérience et la pénurie de main d'œuvre qualifiée.

Il est nécessaire de lever le frein psychologique qui paralyse encore le marché du travail en incitant les employeurs à privilégier les compétences au lieu de l'âge et de promouvoir l'activité professionnelle en fin de carrière.

Le relèvement du taux d'activité des seniors passe par l'aménagement d'un cadre plus favorable avec des "contrats de mission senior", la levée des obstacles financiers avec une meilleure flexibilité dans la gestion des rémunérations, l'amélioration des conditions de travail des salariés âgés ainsi qu'une meilleure transition du statut d'actif à celui de retraité.

### Quinquas " Engagez vous ".

Le contexte de l'allongement de la durée de la vie active constitue une nouvelle opportunité dont le quinquagénaire peut tirer profit. En effet les DRH forcées par les textes devront mettre en place des actions qui peuvent permettre au quinquagénaire de relancer sa carrière.

" Quinquagénaire reprenez confiance en vous " Vos atouts sont essentiels : capacité de recul et d'adaptation, forte maturité, connaissance des filières et des acteurs au sein de l'entreprise, disponibilité et mobilité.

Valorisez vos atouts, développez vos idées, montrez que vos performances peuvent être élevées, soyez demandeur de formations afin de faire abandonner à l'entreprise sa politique papycide.

### Recherche d'emploi : les clés d'une prospection efficace.

Mettre de la méthode dans sa recherche d'emploi est la meilleure des solutions pour être bien dans sa tête et accélérer les choses. " Quand on est en poste on a l'habitude d'avoir des journées bien remplies, mais quand on a quitté l'entreprise on perd tous ses repères temporels "

La première chose à faire est de garder le cap et rester maître du temps, c'est-à-dire se lever à la même heure, enchaîner des journées rythmées en appliquant la règle du 70/30 : 70% du temps pour son réseau et 30% pour les petites annonces avec en moyenne un rendez vous par jour.

Il s'agit aussi d'être aussi pro qu'au bureau c'est-à-dire que pour chaque nouvelle action engagée ouvrir un dossier avec reporting dans lequel vous retrouverez caractéristiques de l'entreprise, date, lettres envoyées, rendez vous, appels téléphoniques, etc.....

Il faut apprivoiser les outils de recherche. Sur le Net, il s'avère nécessaire de sélectionner une fois pour toutes les sites emploi qui vous correspondent avec 2/3 sites généralistes et 2/3 sites spécialisés correspondant à votre profil. Soyez prêt aussi à recevoir le coup de fil d'un recruteur afin d'éviter d'être pris au dépourvu.

N'oubliez pas de prévoir du temps pour évaluer ce qui marche et qui ne marche pas, en faisant un bilan tous les mois, ce qui va vous permettre de vous poser les bonnes questions : est ce mon projet qui ne tient pas la route, ma façon de me présenter, mes prétentions salariales etc... ?

Enfin la manière la plus sûre d'obtenir un retour sur l'efficacité de votre démarche est encore de s'adresser au client final : le recruteur. En lui demandant de vous donner son avis c'est le meilleur moyen de perfectionner vos techniques de recherche pour avoir à les utiliser le moins longtemps possible.

### Donnez une nouvelle dimension à votre CV.

Pour un poste à pourvoir il peut y avoir de 80 à 120 candidatures, ce qui veut dire moins d'une minute en premier tri pour un recruteur. Le droit à l'erreur est proche de zéro.

Vous ne faites pas un CV pour vous mais pour retenir l'attention du recruteur.

Quelques règles simples : mettre un titre en s'adaptant à ce que recherche la société, présenter en premier sa formation et ensuite ses expériences en donnant des précisions chiffrées sur les réalisations et les résultats, indiquer les années d'entrée et de sortie (et pas les mois !) et décrire les missions effectuées plutôt que le poste occupé.

En savoir plus : *Guide du CV et de la recherche d'emploi* de Nicolas Barrier, éditions First

*Le CV sans peine* d'André Mora, éditions J'ai Lu

*Réussir son CV* de Jean Marc Enghelhard, éd. l'Express

*Le grand livre du CV* d'Alain Baden, éd. du Rocher

### La sélection d'Info News.

*Réussir votre recherche d'Emploi* Georges Cavalier Editions Puits Fleuri

*Réussir ses entretiens d'Embauche* D. Porot l'Express

*Rechercher un emploi sur Internet* C.Zerbib Ed. J'ai lu

**Apprécié pour sa rapidité dans votre recherche d'emploi gardez bien en mémoire que le net se place en 3ème position (63%) derrière les relations personnelles (77%) et la candidature spontanée (69%).**

Et n'oubliez pas de consacrer un peu de votre temps aux

**Salons...Expositions...Forum**  
**Calendrier en page 5.**

Souhaitant que la période de congés ait été bénéfique pour tous, bonne reprise à chacune et chacun d'entre vous

Jacques Cornélis

## A Computer Pioneer



William Norris, the famed Control Data Corp. founder who helped make Minnesota a launching

pad for trends that ranged from supercomputers to the socially conscious corporation, died early Monday in a Bloomington nursing home after a lengthy battle with Parkinson's disease. He was 95.

Norris created a heavyweight in the computing world that at its height in 1984 employed 60,000 people around the world and spawned companies like Cray Research that ushered in the age of the supercomputer.

But what distinguished Norris from other top corporate executives — then and now — were his efforts to create private-public partnerships to address unmet social needs.

"Someone once described Control Data in its heyday as Camelot; it was a great place to work," said longtime friend Norbert Berg, who served as Control Data's senior VP and assistant to Norris.

Norris was a modest man who settled comfortably in St. Paul's Highland Park neighborhood. He drove the same Oldsmobile to work for 15 years, walked up the more than dozen flights of stairs to his tower office in Bloomington every day and returned home each night to personally ladle out the evening's meal for his wife, Jane, and their eight children, his daughter Constance Van Hoven recalled.

"He founded a computer company, but we never saw him turn one on," Van Hoven said. "He did everything in longhand." Norris tinkered with ham radios as a farm boy in Nebraska and later studied electrical engineering at the University of Nebraska.

In 1946, Norris co-founded Engineering Research Associates in an abandoned glider warehouse in St. Paul. The company was sold a few years later and incorporated into Sperry Rand's Univac division, which Norris ran in the mid-1950s.

Frustrated when IBM forged ahead in the still nascent field of computing, he broke away from Engineering Research Associates and founded Control Data in 1957.

Control Data took off in the 1960s, propelled by supercomputers designed by Seymour Cray. Norris diversified the company into computer peripherals like printers, took it into data-processing services and even swallowed a financial credit company. Control Data's revenue peaked at \$5 billion in 1984.

But the age of the personal computer — little boxes that sat on desks — had dawned. Norris, who retired in 1986, decided to sidestep entering the PC business because he thought it would become a commodity, said Robert Price, the longtime president and chief operating officer of Control Data who took the reins as CEO after Norris.

"It was not a question of missing it," Price said of the PC age. "It was a matter of having a different strategy."

Control Data eventually split in two in 1992, with business services giant Ceridian Corp. in Bloomington inheriting Norris' old tower offices. Other parts were spun off; some of its Bloomington factories were picked up by Seagate, maker of disk drives. Then the Control Data name vanished.

The other side of Norris — the social visionary — may be the part for which he will be best remembered, Price said.

He located plants in the heavily black areas of North Minneapolis and in the areas of chronic unemployment in the Appalachian region of Kentucky. In addition, he helped launch one of the first uses of computers for education in a project called PLATO.

The moves were controversial. "He was called the Ralph Nader of the computer industry by his detractors," recalled Albert Eisele, one of Norris' former speechwriters, who also served as press secretary to former Vice President Walter Mondale.

Eventually, many of the social initiatives were moved to the William C. Norris Institute, which was staked with a \$9 million gift from Control Data. One of the largest beneficiaries was Norris Education Innovations Inc., which used computer technology to create personalized learning plans for teachers and students.

In 2001, the institute became part of the University of St. Thomas. At the same time, some of its businesses were sold or shut down.

The Norris Institute is now a seed capital fund that invests in companies with socially beneficial products and services, including education.

Control Data may no longer exist, but it's "intellectual capital" took root in Minnesota corporations like Northwest Airlines, Target and others when Control Data employees scattered after the breakup.

"He was truly one of the superstars of the corporate world," Krueger said.

*Julio Ojeda-Zapata contributed to this report.*

*TwinCities PIONEER PRESS*

### Disparition



*Nous avons la tristesse de vous faire part du décès le 22 août 2006 dans sa 58e année, de Jean-Marc Claudon, des suites d'une longue maladie. Jean-Marc (963) a dirigé le département PS de CDF jusqu'en 1982. Il avait ensuite rejoint Cap-Gemini comme Directeur Exécutif.*

*Hormis sa grande compétence de manager, Jean-Marc faisait preuve d'humanisme, de générosité et d'humour. Son éternel sourire me manque déjà beaucoup.*

*Au nom des Anciens de CDF, le Bureau de l'Association présente ses sincères condoléances à Annie-Claude (1203) son épouse et à son fils Nicolas.*

## L'aventure ETA



*La création de ETA Systems en 1983, nous donna l'espoir de reconquérir le marché scientifique. Même si cela n'a pas donné les résultats attendus, ce fut une grande aventure pour nombre d'entre-nous.*

*Ma modeste contribution est d'évoquer ici, quelques flashes de ces années. Je vous encourage à publier vos souvenirs d'une période vécue de l'histoire de Control Data. N'hésitez pas à les personnaliser avec des anecdotes. J'espère recevoir un volumineux courrier pour le prochain Infos News !!*

### La création de ETA en 83.

Les opérations de ETA ont commencé en septembre 1983. A sa tête, Lloyd Thorndyke, vice-président de CDC et comme directeur technique, Neil Lincoln, l'architecte du Cyber 205.

La mission de la nouvelle entité ETA Systems était de concevoir, développer et fabriquer la prochaine génération de supercalculateurs, à partir de la série Cyber 200.

Lors d'une conférence à Los Alamos en 1983, William Norris s'était engagé à livrer le nouveau calculateur ETA-10 dans les trois prochaines années.

Effectivement, trois ans plus tard en 1986, - le 31 décembre ! -, le premier ETA-10 modèle F fonctionnant à l'azote liquide, était expédié à FSU, Université de l'Etat de Floride.

### Les hommes.

A la tête du Marketing et de la Vente des ETA, se trouvait Robert Robertson.

Homme de terrain, il montrait un excellent contact en clientèle et en interne.

Bob faisait preuve d'une grande probité intellectuelle.

Je me souviens de son transparent, lors de sa première présentation en Europe. Cela représentait un taureau barré avec un énorme caca !

Le message était très clair : *No more bull cheat !* autrement dit, ne continuons plus à raconter des *salades* ni en interne, ni à nos clients.

Il est vrai qu'avec Lloyd dont la philosophie était plus proche du poker menteur, nous recevions des informations contradictoires. Isolé, Bob démissionna quelques mois plus tard. Il créa alors une spinoff pour la vente de crayettes compatibles CRAY. Jean-Marie Laporte et moi, avons regretté son départ, d'autant qu'il était un excellent golfeur !

Le management de CDC pris conscience qu'il fallait mettre en place une autre organisation, plus fiable, et engagea une nouvelle équipe à l'arrivée de Ledbetter, ex- IBM.

Avec sa silhouette de jeune premier, Ledbetter offrait un profil fort différent de celui Loyd. Il s'exprimait avec aisance, et son accent non-texan était compréhensible par les européens.

Rapidement Ledbetter pris les commandes de ETA Systems avec des choix stratégiques et techniques, tel que l'adoption d'Unix comme système d'exploitation.

Par son charisme, Ledbetter leader incontestable, était respecté de tous.

Excellent vendeur, il était extrêmement persuasif.

Lors d'une présentation, où il faisait un parallèle entre le traitement vectoriel et le trafic routier, je lui fit remarquer que cela était favorable à CRAY avec sa performante unité scalaire. La fois suivante, il démontra avec la même conviction en permutant ses arguments, l'avantage des longs vecteurs de l'ETA-10.

### Les supercalculateurs ETA

L'arrivée des ETA-10 modèles P et Q - les supercalculateurs départementaux refroidis à l'air - sous le nouveau système d'exploitation UNIX System V, eut un écho considérable dans la communauté scientifique.

Pour la première fois un supercalculateur était installé et opérationnel dans un environnement ambiant sans contrainte de température ou d'humidité.

En six mois UNIX avait été implémenté sur ETA-10, par un groupe de moins de 20 personnes (à comparer aux 4 années de développement du système natif EOS avec une centaine de personnes).

Une véritable prouesse technique. Unix, outre son faible coût de maintenance, offrait aussi la possibilité de porter rapidement des logiciels applicatifs.

Les sites des premiers ETA-10 :

- \* Université de l'Etat de Floride
  - \* Centre John Von Neumann (JVNC) et (CSC) - 2 ETA-10
  - \* Institut de Technologie de Tokyo avec ses 8 processeurs
  - \* Centre Météorologique d'Allemagne (DWD),
  - \* Centre Météorologique d'Angleterre (UKMET)
  - \* Centre de calcul du Minnesota (MSC)
- Quant aux ETA-10 à l'air, ils étaient répartis dans de nombreux pays : USA, Canada, Europe, Japon, Australie...

Les modèles ETA-10 P et Q connurent rapidement le succès par l'industrie, offrant un meilleur ratio performance/prix que Cray et Convex dans de nombreuses situations.

### La situation en Europe.

La vente de mainframes Cyber se ralentissant, la France, l'Allemagne et l'Angleterre s'étaient engagés rapidement dans le programme ETA.

Un problème d'organisation s'est alors posé. Fallait-il mettre en place une nouvelle structure avec ses propres ressources commerciales et techniques, reportant à son propre manager ? Ce fut la solution choisie avec comme mission de prospecter de nouveaux comptes.

Pour tirer avantage de l'architecture vectorielle des supercalculateurs ETA-10, il était essentiel d'atteindre un degré élevé de vectorisation des applications.

C'est avec infiniment de plaisir que je replongeais dans les modèles numériques basés sur des algorithmes d'algèbre linéaire, étudiés une vingtaine d'années plus tôt, lors de mon passage au centre de calcul de la compagnie des machines BULL.

Nous avions les meilleurs analystes pour la réalisation des benchmarks, et le développement des applications du client.

Mais, et c'était malheureusement la tendance à tous les niveaux de la Corporation, après une solide formation technique, nos ressources disparaissaient chez Cray : Patrick Barbottin, Alexandre Messer, Philippe Tesson, ..., en somme les meilleurs !

C'est bien connu les meilleurs partent les premiers, quant aux plus mauvais, ils sont remerciés et les autres restent dans l'entreprise, comme... moi !

## L'aventure ETA (suite)

Il m'arrivait d'intervenir en support des ventes dans les pays voisins, en Belgique (MUMM, ULB...) où les présentations devaient être en langue anglaise pour ne vexer personne.

En Espagne, j'avais rebaptisé le calculateur BETA-10 (!?) pour éviter toute confusion lors de la présentation à l'université de Santander en plein pays basque. Je me souviens encore de la présence de l'armée avec ses chars à l'aéroport de Bilbao.

Les succès sont venus rapidement (!) avec les quatre supercalculateurs en Allemagne -(Université de Bochum et de Cologne, la Météo allemande DWD, et IABG ).

En France, nous étions loin du succès des allemands pour les gros systèmes refroidis à l'azote liquide. Cray France avait un atout considérable en la personne de Robert Lévy, qui ne manquait ni d'imagination, ni d'humour :  
"CDC with their nitrogen system, they scarce me !"  
(jeu de mot sur nitrogen qui désigne l'azote et non la nitroglycérine !).

Les machines départementales refroidis à air sous Unix en France :

- ETA-10 P de la CFP,
- ETA-10 Q du CERFACS,
- ETA-10 de MUMM.

L'inauguration de ce centre fut une grande fête arrosée au champagne MUMM bien entendu !

Pour une autre inauguration, je me revois poussant un caddie rempli d'une trentaine de bouteilles de champagne Piper-Heidsieck. C'était une demande de la Suède pour le Piper (nom de baptême des ETA-10P) de l'université d'Upsala.  
A Toulouse, l'inauguration du CERFACS avec Jack Petersen, eu aussi un grand retentissement auprès des chercheurs européens.

Nous étions présent au Sicob avec une maquette en vraie grandeur de l'ETA-10 F/G avec le slogan :

*"Le plus puissant du monde"* devant lequel chacun, - les hommes de préférence ! - se faisait prendre en photo.

L'exposition d'un ETA-10P connu un vif succès avec un supercalculateur fonctionnant dans un environnement à la température ambiante.

De nombreuses simulations numériques étaient démontrées, comme l'analyse de crash d'une voiture, l'écoulement de fluide autour d'une aile d'avion, le calcul de structures...

L'équipe américaine était venue au complet avec ses spécialistes, ses analystes et ses ingénieurs. Ils ne manquaient pas d'imagination. L'un d'eux, vétéran du Viêt-nam, entrepris d'escalader de nuit la face nord de la tour IBM.

Quelle ne fut pas la surprise du management de voir au petit matin, le drapeau de ETA flotter sur la tour IBM !!

### La fermeture en avril 89

Suite à une nouvelle réorganisation interne, je me retrouvais en position de staff. Fin 1988, j'étais détaché au siège européen de Londres. Je travaillais sous les ordres de John Curren, qui avait failli m'embaucher six mois auparavant avant sa démission de la société Hitachi !

J'assurai la liaison avec ETA Systems travaillant avec les différents pays. La journée continue de 8h à 16h - il vaut mieux éviter de déjeuner en Angleterre ! - me laissait du temps libre. Cela n'a duré que quelques mois, le temps de trouver un appartement et d'apprendre ... à jouer au golf !

Le lundi 17 avril 1989, la société ETA Systems Inc. était dissoute, décision prise pendant le week-end par Perlman, président de CDC.

Lorsque les employés se sont présentés les portes étaient fermées. Ils furent accompagnés en bus, ne pouvant même pas accéder sur le lieu de travail pour récupérer leurs effets personnels.

A Paris, j'appris l'arrêt de ETA par Guy Decaudain.

C'est avec une certaine nervosité que je me rendis au bureau de Charles Picasso qui souvent vous balançait des mots pas toujours politiquement corrects !

Il m'annonça la nouvelle organisation et qu'il me reprenait au sein de Control Data France. Je lui fus reconnaissant de m'avoir fixé aussi rapidement sur mon sort.

Pour nos clients ETA-10, nous devions rechercher des solutions de remplacement :  
- les systèmes à air par des machines Convex, suite aux relations avec Franck Vince, ex-CDC, directeur du marketing.  
- pour les systèmes liquide un accord avait été conclu avec le japonais NEC, où l'on retrouvait aussi dans la filiale européenne des anciens de Control Data.

Fin de l'aventure ETA.

JCLignac (32)  
[jean.lignac@tele2.fr](mailto:jean.lignac@tele2.fr)

## Participation à la soirée toulousaine du 15 mai

ALLEGAERT Maurice, BOUDET Gérard, CAMP Maryse, CARTAULT Guy, CAZAGOU Bernard et son épouse, COLUSSI Serge et son épouse, CAZALET Hubert, CECCARELLI Joseph, CHAUVEAU Laurent, COSTADOAT Dominique, COUTANT Jean-Jacques et son épouse, DARGENT Alain et son épouse, DAUDET Henri, DENIS Jean-Louis, DELMAU Georges, DORLHAC Jean-Pierre et son épouse, DÉCORBEZ Germain, DROVAL Jean-Yves, DUBOIS Philippe, ESTINGOY Michel, FIASTRE Robert, FRAPPIER Jacques, GAUBERT Jean-Michel, GENTON Bernard et Linda son épouse, GIL-GARCIA Jean, GLETTY Michel, GLORIEUX Thierry et Marie-Agnès son épouse, GROC Pierre, HENIQUE Serge, HOFFMANN Henri et son épouse, JOSSELIN Denis, JULIEN Christian, LANGE Jean-Pierre, LARGE François, LARROUMET Yves, LEFORT Jean-Pierre, LEGLISE Denis, LEPOUTRE Gérard et son épouse, LE GALL et son épouse, LIBET Jean-Pierre et son épouse, LIGER Colette, LIGNAC Jean-Claude, MANOT Roland, MEUNIE Georges, MOUSSIER Christian, PITOT Jean-François, POISSONNIER Gérard, PORTAL Michel, QUESADA Hervé, PUYDEBOIS Jean-Pierre, RAUD Gilles et son épouse, RIGITANO Gilles, ROS Serge et son épouse, ROUART Jean-Louis, ROYER Jean-Paul, SAINT PAUL André, SANTOLARIA Victor, SENDER Jacques, SOUCHAL Philippe, TEYSSEYRE Silvie, TIBERGHIE Colette, TRAN Albert, VANICAT Pierre, VERDIER Jean-Bernard, VICTOR Patrick et son épouse, VIEILLARD Françoise, WAGNER Gérard.



### **Rappel de la Cotisation 2006**

La cotisation est de **30 € pour l'année calendaire 2006.**

Elle est la seule source de revenus du Club !

La cotisation donne droit au journal INFOS NEWS, à l'annuaire des anciens et l'accès aux différentes manifestations organisées pour CACD.

Merci de bien vouloir envoyer votre chèque au :

**"Club des Anciens de Control Data"**

38, Av du Maréchal Joffre

94170 LE PERREUX SUR MARNE