



## 18 DOMAINES DE DISCUSSION

- Aviation civile [Ac]
- Aérodynamique [Ae]
- Avionique [Av]
- Cybersécurité [Cy]
- Domaine militaire [Dm]
- Drones & véhicules autonomes [Dr]
- Essais et Expérimentations [Ee]
- Énergie à bord [En]
- Espace & Aéronautique [Es]
- Intelligence artificielle [Ia]
- Innovation & Compétitivité [Ic]
- Matériaux [Ma]
- Modélisat° & ingénierie système [Mo]
- Maintenance aéronautique [Mt]
- Nvelles motorisat° & propulsion [Nm]
- Conception de structures [St]
- Transport Aérien durable [Td]
- Usine du Futur [Uf]

[entretiensdetoulouse.com](http://entretiensdetoulouse.com)

9 avril : 9h00 - 12h00	9 avril : 14h00 - 17h00	10 avril : 9h00 - 12h00	10 avril : 13h30 - 16h30
<b>Ac1 - Scribe : libérer le potentiel de la communication vocale ATC</b> <i>F. BETOURET (DSNA)</i>	<b>Ac2 – L’avion électrique : un nouvel outil pour une formation durable des pilotes ?</b> <i>S. VOIVRET (ENAC)</i>	<b>Ac3 – Safety First ? Ou comment le déclin cognitif dû au vieillissement pourrait être pris en compte pour l’âge de départ à la retraite ?</b> <i>D. MOURATILLE (ENAC)</i>	<b>Ac4 – Ecoles d’ingénieurs aéronautiques : le défi face aux changements du secteur</b> <i>M. GONON (ENAC)</i>
<b>Ae1 – Différences aérodynamiques entre l’avion "théorique" et les avions qui volent</b> <i>P. BARIANT (Dassault Aviation)</i>	<b>Ae2 – Hypersustentation des avions : Principes / Applications / Effets collatéraux</b> <i>F. MOENS (ONERA)</i>	<b>Ae3 – Apport de la soufflerie S1Ma pour les nouvelles motorisations</b> <i>G. CARRIER (ONERA)</i>	<b>Ae4 – Machine Learning et techniques d’optimisation pour l’aérodynamique</b> <i>Q. CHANZY (MBDA)</i>
<b>Av1- Vers la simplification des cockpits</b> <i>S. DOTTE (Thales)</i>	<b>Av2 – Implémentation de solutions de balises sur des flottes en service - Aspects techniques et économiques</b> <i>T. QUILLIOU (Airbus)</i>	<b>Av3 – Impact et enjeux des interférences aux systèmes de navigation et communication avioniques</b> <i>C. OUZEAU (Collins Aerospace)</i>	<b>Av4 – Incursions et excursions de piste, les alertes aux pilotes</b> <i>F. PONTAILLER et S. MARCHÉ (Honeywell)</i>
<b>Cy1 – Quelles menaces cyber affectent l’aviation ? quels sont les tendances et challenges ?</b> <i>P. MANA (EUROCONTROL)</i>	<b>Cy2 – La cyber-résilience dans les systèmes embarqués critiques, choix ou nécessité ?</b> <i>E. ASSELIN (Collins)</i>	<b>Cy3 – IA et cyber-attaques / cyberdéfense</b> <i>K. KAPUSTA (Thales)</i>	<b>Cy4 – L’avion, un objet connecté quelconque ? Quels enjeux de cybersécurité ?</b> <i>B. BENSADALLAH (Airbus)</i>
<b>Dm1 - Remote Carriers consommables</b> <i>D. LE VOYER (MBDA)</i>	<b>Dm2 – Combat collaboratif</b> <i>P. RENVOISÉ (Dassault Aviation)</i>	<b>Dm3 – Une vision française du brouillage offensif</b> <i>P. RIVALS (THALES DMS)</i>	<b>Dm4 – Quelle feuille de route pour l’hélicoptère d’attaque de demain suite au retex Ukraine et aux orientations récentes du MoD US ?</b> <i>D. ALFANO (Airbus Helicopters)</i>
<b>Dr1 – Sésé, une innovation DGA dans le dispositif de sécurité aérienne des JOP 2024</b> <i>Th. LANG (DGA EV)</i>	<b>Dr2 – Drones pour les missions de sécurité civile : comment généraliser et étendre leur utilisation ?</b> <i>Contrôleur Général F. GROS (DGSCGC)</i>	<b>Dr3 – U-Space : certification des opérateurs - cas d’usage dans la principauté de Monaco</b> <i>A. BASCOULERGUE (Air Space Drone)</i>	<b>Dr4 – Filière française des drones militaires légers face à l’évolution des besoins</b> <i>Cl. CHENUIL (GICAT)</i>
<b>Ee1 – Une nouvelle métrique plus représentative de la qualité optique des transparents aéronautiques</b> <i>Th. TONDU (SGR Provence)</i>	<b>Ee2 – Simulation hybride – Missile O</b> <i>F. GUILLET (MBDA)</i>	<b>Ee3 – Optimisation des coûts et délais des essais en vol</b> <i>F. CHATEL (Dassault Aviation)</i>	<b>Ee4 – Bancs de tests – Limites d’utilisation</b> <i>J-Ch. HERTZOG (MBDA)</i>
<b>En1 – La problématique du contrôle /commande pour les avions à propulsion électrique (micro hybride et full électrique)</b> <i>M. K. KAHALERRAS (Airbus)</i>	<b>En2 – Enjeux de sécurité liés à l’intégration de batteries électriques dans un aéronef</b> <i>G. VATIN (SAFT)</i>	<b>En3 - Défauts électriques dans les câblages : comment les détecter face à une complexité croissante</b> <i>M. OLIVAS (SPRK-TECH)</i>	<b>En4 – La problématique de l’installation électrique pour la propulsion électrique</b> <i>M. EL KHAITER (Airbus)</i>

<p><b>Es1 – IRIS2, Infrastructure de Résilience et d'Interconnexion Sécurisée par Satellites</b>  <i>J. GODET et J-P. DIRIS (Commission Européenne Coordinateur Interministériel IRIS2 et GOVSATCOM)</i></p>	<p><b>Es2 – De l'IA pour l'autonomie des systèmes spatiaux ?</b>  <i>D. STANDAROVSKI (CNES)</i></p>	<p><b>Es3 – Communications aéronautiques par satellite en bande VHF : la fin des zones blanches ?</b>  <i>C. PICHAVANT (Airbus)</i></p>	<p><b>Es4 – IRIS, service de communications par satellite pour la modernisation de la gestion du trafic aérien</b>  <i>Ch. NEYRET (ESSP)</i></p>
<p><b>la1 – L'exploitation des Jumeaux Numériques pour la Gestion des Moteurs d'Avions</b>  <i>J. LACAILLE (Safran Aircraft Engine)</i></p>	<p><b>la2 – Les lignes directrices de l'EASA sur l'IA de niveau 3</b>  <i>G. SOUDAIN (EASA)</i></p>	<p><b>la3 – « Knowledge strikes back » : IA symbolique &amp; et IA hybride dans l'aéronautique et le domaine spatial</b>  <i>F. de GRANCEY (Thales AVS)</i></p>	<p><b>la4 – Les enjeux pour une IA industrielle et responsable</b>  <i>J. MATTIOLI (Thales)</i></p>
<p><b>lc1 – Manager aujourd'hui, un métier ?</b>  <i>P. TEJEDOR (AAE)</i></p>	<p><b>lc2 – La virtualisation scientifique : l'innovation au service d'un monde plus durable et plus humain</b>  <i>J-M. MORIN (Dassault Systèmes)</i></p>	<p><b>lc3 – Les paradoxes du management intermédiaire à l'ère digitale : comment les résoudre ?</b>  <i>A-L. DELAUNAY (IMT Business School)</i></p>	<p><b>lc4 – Management, Efficience et Santé au Travail</b>  <i>C. TROUFLEAU (TSM Conseils)</i></p>
<p><b>Ma1 – Fragilisation par H2 des matériaux métalliques</b>  <i>D. GUEDES (CETIM)</i></p>	<p><b>Ma2 – 20 ans de Fabrication additive en série, quel bilan ?</b>  <i>J-P. ARGENTON (Dassault Aviation)</i></p>	<p><b>Ma3 – Composites thermo-structuraux pour hautes températures</b>  <i>A. JANKOWIAK (ONERA)</i></p>	<p><b>Ma4 – Le composite tricoté 3D comme moyen de production alternatif</b>  <i>N. DUMONT (Saint-Gobain)</i></p>
<p><b>Mo1 – Modélisation multi-échelle de structures composites pour la conception des ailes du futur</b>  <i>P-Y. MECHIN (Dassault Systèmes)</i></p>	<p><b>Mo2 – Modélisation et prévision des phénomènes météorologiques : les améliorations attendues</b>  <i>M. PLU (Météo France)</i></p>	<p><b>Mo3 – Modélisation acoustique externe : clé du moindre bruit ?</b>  <i>S. MOAL (Airbus)</i></p>	<p><b>Mo4 – Les défis de la modélisation en mécanique des fluides pour la propulsion à l'ère du HPC et de l'IA</b>  <i>V. BRUNET (Safran Tech)</i></p>
<p><b>Mt1 – La gestion de l'obsolescence dans le MCO</b>  <i>N. BARAT-VANDAMME (OBSAM)</i></p>	<p><b>Mt2- L'IA générative au service des documentations techniques</b>  <i>S. FAURE (Safran Engineering Service)</i></p>	<p><b>Mt3 – Optimisation des coûts de maintenance d'un avion régional turbo-propulsé</b>  <i>E. HUGUES (ATR)</i></p>	<p><b>Mt4 – Les avions et moteurs en fin de vie, le maillon clé de l'économie circulaire dans l'aéronautique ?</b>  <i>S. MÉDAN (TARMAC Aerosave)</i></p>
<p><b>Nm1 – Le bénéfice environnemental des SAF est-il réel ?</b>  <i>N. JEULAND (Safran Tech)</i></p>	<p><b>Nm2 – Les plateformes logicielles multiphysiques révolutionnent-elles la conception des chambres de combustion ?</b>  <i>N. BERTIER (ONERA)</i></p>	<p><b>Nm3 – Hydrogène : Brûler de l'hydrogène OUI, mais dans la CHAMBRE DE COMBUSTION !</b>  <i>M. MOUSLEH (Safran Aircraft Engine)</i></p>	<p><b>Nm4 – Motorisation hybride pour hélicoptère monomoteur et sa régulation</b>  <i>F. MERCIER CALVAIRAC (Safran Helicopter Engines)</i></p>
<p><b>St1- Les enjeux et les perspectives des assemblages mécaniques dans l'aéronautique</b>  <i>C. CHIROL (Airbus Atlantic)</i></p>	<p><b>St2 – Détermination de l'amorçage en fatigue de structures aéronautiques par une approche multiaxiale locale</b>  <i>P. KANOUTÉ (ONERA)</i></p>	<p><b>St3 – Environnement acoustique et aéroacoustique des lanceurs et impact vibratoire</b>  <i>B. TROCLET (3AF, ex. Ariane Group)</i></p>	<p><b>St4 – Modèles d'endommagement des structures composites</b>  <i>D. MARTINI (Dassault Aviation)</i></p>
<p><b>Td1 – Vers une aviation régionale silencieuse écologique abordable</b>  <i>J. BONINI (Safran Aircraft Engine)</i></p>	<p><b>Td2 – Vers un Transport Aérien Européen durable : défi technique, économique, politique, interrogations...</b>  <i>X. BOUIS (AAE)</i></p>	<p><b>Td3 – SAF et alternatives, l'investisseur devant le mur de l'énergie et l'écheveau des solutions</b>  <i>J. POPPER (AAE)</i></p>	<p><b>Td4 – Quelle feuille de route pour la décarbonation de l'aviation européenne ? la vision d'une ONG</b>  <i>J. du BOUCHER (ONG Transport &amp; Environment)</i></p>
<p><b>Uf1 – Aide à la Sanction Automatisée sur les Contrôle Non Destructif en Industrie, enjeux et contraintes</b>  <i>J. LANGLOIS (Safran)</i></p>	<p><b>Uf2 – Optimiser son empreinte carbone en usine, un vœux pieu ou une réalité industrielle ?</b>  <i>H. BIDOUART (Safran)</i></p>	<p><b>Uf3 – Les objets connectés et l'IA au service de la maintenance prédictive</b>  <i>J. BOUTET (CEA)</i></p>	<p><b>Uf4 – L'apport du déploiement de technologies « Industry 4.0 » sur les sites de production automobile de Renault</b>  <i>Th. DANEAU (Renault)</i></p>
23 avril : 9h00 - 12h00	23 avril : 14h00 - 17h00	24 avril : 9h00 - 12h00	24 avril : 13h30 - 16h30