



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

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

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