

La mise au point des premiers avions à réaction militaires en France : défis techniques, technologiques et industriels (1944-1960)

The development of the first French military jets: technical, technological, and industrial challenges (1944-1960)

Louis Devoyon

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2471>

Référence électronique

Louis Devoyon, « La mise au point des premiers avions à réaction militaires en France : défis techniques, technologiques et industriels (1944-1960) », *Nacelles* [En ligne], 15 | 2026, mis en ligne le 12 février 2026, consulté le 14 avril 2026.
URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/2471>

La mise au point des premiers avions à réaction militaires en France : défis techniques, technologiques et industriels (1944-1960)

The development of the first French military jets: technical, technological, and industrial challenges (1944-1960)

Louis Devoyon

PLAN

1. Les constructeurs publics : fer de lance du rattrapage technologique, entre espoirs et désillusions (1945-1949)
2. Le plan quinquennal aéronautique : l'industrie publique sauvée *in extremis* et le pari réussi de Dassault (1950)
3. L'enjeu du supersonique militaire : dernier duel entre le secteur privé et public (1951-1958)
4. Conclusion

TEXTE

- 1 Au crépuscule de la Seconde Guerre mondiale, la France considérée jusqu'alors comme une importante puissance aéronautique, à l'origine d'innombrables avancées dans ce domaine, se trouve dans une situation inédite. L'Occupation, la récession de l'activité économique, la réquisition du personnel et des machines de production par les Allemands sont autant de raisons qui ont participé à créer un important retard scientifique et technologique¹. L'industrie aéronautique nationale souffre particulièrement de ce phénomène. En effet, les avionneurs et leurs personnels, ingénieurs et compagnons, happés par l'armistice de juin 1940 n'ont pas pu prendre part au développement de l'aviation à réaction. Pourtant, l'invention du turboréacteur s'impose comme une innovation de rupture, voire « révolutionnaire²» à bien des égards, permettant aux avions de franchir les distances et les altitudes en des temps record³.
- 2 Le drame est double. Cette lacune menace la compétitivité de l'industrie française face à la concurrence étrangère, marquant un décro-

chement technologique. Dans un même temps, elle met en péril la défense aérienne du pays. Ce dernier enjeu pousse l'État à intervenir en faveur d'un rattrapage technologique, en particulier en ce qui concerne la mise au point des turboréacteurs et des avions à réaction militaires, reléguant le développement de l'aviation civile à réaction au second plan. Pour ce faire, les décideurs de l'immédiate après-guerre s'appuient sur l'industrie aéronautique publique, animée par les sociétés nationales des constructions aéronautiques (SNCA). Elles sont nées de la loi du 11 août 1936 sur « la nationalisation de la fabrication des matériels de guerre », actant la fusion des principaux constructeurs privés d'avant-guerre⁴. Chacune d'entre elles est organisée selon un ancrage régional : Nord, Centre, Midi, Sud-Ouest et Sud-Est. Elles disposent d'un monopole absolu sur la construction aéronautique. Une industrie publique dont le rôle central est renforcé en 1945 avec la nationalisation des motoristes, conduisant à la création de la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation (SNECMA). Cette dernière est chargée de la conception des premiers réacteurs de fabrication nationale⁵. Les sociétés publiques multiplient par conséquent leurs efforts pour concevoir les premiers prototypes à réaction militaires, en bénéficiant de nombreux soutiens institutionnels et d'importants crédits budgétaires⁶. Ces premières initiatives ne sont pas sans complications et nombreux sont les échecs. En parallèle, cantonné aux seules tâches de conception depuis la seconde moitié des années 1930, le secteur privé retrouve une place centrale en parvenant à conquérir d'importants marchés publics pour la fourniture d'avions de combat à réaction. Comment expliquer ce revirement de situation, alors que le secteur public, en position de force à la fin des années 1940, semblait destiné à s'imposer comme le chef de file de la production de cette nouvelle génération d'avions ?

1. Les constructeurs publics : fer de lance du rattrapage technologique, entre espoirs et désillusions (1945-1949)

3 Au cours de l'immédiate après-guerre, les services étatiques dans un esprit dirigiste, voire « colbertiste⁷», mettent en place un environnement favorable à la réussite des sociétés publiques. Malgré les difficultés financières, les pénuries de matières premières, le manque de personnel qualifié, l'État met à leur disposition une institution de recherche dédiée, l'Office national d'études et de recherches aéronautiques (ONERA). Il structure aussi les essais en vol avec la création du Centre d'essais en vol (CEV) en 1945 puis de l'École du personnel navigant (EPN) l'année suivante⁸. Le ministère de l'Air apporte aussi un important soutien financier à la réalisation de prototypes, reprenant ainsi les actions entreprises dans ce sens par le ministre de l'Air Pierre Cot (1895-1977) durant les années 1930. Dans un même temps, les autorités organisent l'embauche massive d'ingénieurs et de techniciens allemands, fins connaisseurs des spécificités de l'aviation à réaction⁹. À l'aide de ces initiatives, la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO) parvient elle à faire voler le premier avion à réaction français, le SO 6000 Triton, à la date symbolique du 11 novembre 1946. Il est le fruit de travaux réalisés clandestinement pendant l'Occupation par une équipe dirigée par l'ingénieur Lucien Servanty (1909-1973)¹⁰. Le constructeur se penche peu après sur le développement du SO 6020 *Espadon*, un intercepteur sur lequel reposent de nombreux espoirs¹¹. Cependant, face à de multiples difficultés lors des essais en vol, les réalisations des sociétés publiques finissent par décevoir les aviateurs militaires. Les prototypes se multiplient malgré tout, à l'image du SO 4000 (SNCASO), un bombardier à réaction, ou encore avec le NC. 1080 (SNCAC) et le N. 2200 (SNCAN), des chasseurs embarqués développés pour la Marine.

4 Rapidement, les constructeurs publics font face à une impasse. Les débouchés pour leurs projets respectifs ne se présentent pas. L'État, fragilisé par une période de marasme économique et de dissensions

politiques, n'a pas les moyens de ses ambitions en matière de défense aérienne. Faute de crédits pour la modernisation de l'armée de l'Air, les volumes des commandes aéronautiques publiques sont limités. En conséquence, les sociétés nationales souffrent de difficultés de trésorerie. Ainsi, la SNCAC est liquidée pour cette raison en 1949. Les SNCA sont aussi mises en cause pour leur mauvaise gestion. Elles sont donc réformées avec la nomination de nouveaux directeurs, qui décident d'importants licenciements, créant un climat social délétère¹². L'armée de l'Air soucieuse de ne pas décrocher technologiquement se voit doter finalement d'avions à réaction de conception britannique avec l'achat du De Havilland *Vampire*, rebaptisé *Mistral* et fabriqué sous licence par la Société nationale des constructions aéronautiques du Sud-Est (SNCASE)¹³. C'est un camouflet pour l'ingénierie aéronautique nationale. Afin de sortir de cette impasse, les autorités réautorisent les sociétés du secteur privé à fabriquer des avions, là où le gouvernement du Front populaire les avait assignés aux seules études techniques. Par conséquent, plusieurs constructeurs entendent concevoir eux aussi des avions à réaction, à l'instar de Dassault, des Établissements Fougat et C^{ie} ou encore de Morane-Saulnier, pour ne citer qu'eux.

2. Le plan quinquennal aéronautique : l'industrie publique sauvée *in extremis* et le pari réussi de Dassault (1950)

- 5 Au tournant de l'année 1950, l'État décide de débloquent des crédits pour la modernisation de son aviation militaire, au risque de voir son industrie aéronautique virée à la faillite¹⁴. La menace grandissante que constitue l'Union soviétique, avec en toile de fond la constitution des deux blocs, justifie un réarmement et une modernisation des équipements militaires avec l'aide des États-Unis¹⁵. Grâce à un plan quinquennal aéronautique, voté par le Parlement durant l'été, la puissance publique vient en aide aux avionneurs par plusieurs commandes, permettant d'établir des plans de charges sur plusieurs années. En ce qui concerne l'aviation à réaction militaire, c'est l'entrepreneur Marcel Dassault qui tire son épingle du jeu en parvenant à

vendre son intercepteur à réaction, le MD. 450 *Ouragan*, commandé par centaines pour sa fiabilité et sa simplicité technique¹⁶. Malgré un développement entamé plus tardivement par rapport à ses concurrents du secteur public, l'appareil répond aux principales exigences des aviateurs.

- 6 En l'absence de crédits budgétaires suffisants pour assurer une modernisation complète des moyens aériens militaires, le plan quinquennal écarte les projets jugés secondaires, tels que la mise au point d'un bombardier ou d'un chasseur naval à réaction. Les sociétés publiques sont les principales victimes de cette orientation budgétaire, car c'est avec ces types d'appareils qu'elles comptaient obtenir des commandes. En revanche, l'industrie nationale n'est pas complètement écartée. Les pouvoirs publics veillent à ce que les achats décidés par le plan quinquennal bénéficient à l'ensemble de l'industrie, grâce à un partage systématique des productions. Dassault délègue ainsi la construction de la partie avant du fuselage de l'*Ouragan* aux usines toulousaines de la SNCASE, la partie arrière à l'usine de Saint-Nazaire et la voilure au site de Nantes-Bouguenais de la SNCASO¹⁷.
- 7 Le début des années 1950 est marqué par l'amélioration de la situation financière des avionneurs. Sur le plan technique, les ingénieurs français parviennent à concevoir des prototypes de plus en plus convaincants. Le savoir-faire se diversifie et très vite plusieurs projets, autant privés que publics, se concrétisent, à l'instar de l'avion d'entraînement militaire à réaction, le Fouga C.M. 170 *Magister*, mais aussi avec le chasseur-bombardier SO. 4050 *Vautour* de la SNCASO¹⁸. Le retard technologique n'est désormais plus une préoccupation.

3. L'enjeu du supersonique militaire : dernier duel entre le secteur privé et public (1951-1958)

- 8 Avec les réformes entreprises et la planification budgétaire, l'industrie se porte mieux, si bien qu'elle parvient à s'ouvrir à des marchés étrangers. Une dynamique ascendante portée notamment par l'avionneur Dassault qui exporte ses avions *Mystère* et *Super-Mystère*, évo-

lutions de l'*Ouragan*, à l'Inde et à Israël. Ces chasseurs sont la résultante d'une méthode de développement progressive dite des « petits pas », privilégiant de petites améliorations aux grands bouleversements techniques, jugés trop risqués. Le constructeur participe à combler certaines lacunes françaises, en investissant notamment dans le domaine des composants électroniques. S'attribuant le premier passage du mur du son pour un aéronef français avec le *Mystère II*, la société des Avions Marcel Dassault (AMD) se retrouve au premier plan des constructions aéronautiques militaires. Conscientes de n'avoir plus la capacité de rivaliser avec les intercepteurs de Dassault, les sociétés d'État parient désormais sur la mise au point d'aéronefs novateurs pour tenter de reprendre le *leadership* industriel. Leurs équipes techniques travaillent sur plusieurs prototypes à aile delta, comme le *Gerfaut*, ou propulsés par des fusées d'appoint. C'est aussi l'époque des avions équipés de statoréacteurs, concept de moteur expérimenté avec les avions de l'ingénieur René Leduc (1898-1968) ou encore avec le Nord 1500 *Griffon* (SNCAN)¹⁹.

- 9 Par ailleurs, une nouvelle génération d'appareils à réaction se dessine, les avions supersoniques. Pour préparer ce tournant, les avionneurs publics comme privés investissent d'importantes ressources dans leur développement. Un véritable duel oppose donc les prototypes des sociétés publiques et ceux du constructeur Dassault. Les ingénieurs des firmes d'État présentent des avions de conception audacieuse, technologiquement avancés, à l'image du SE 212 *Durandal* (SNCASE) ou du SO 9000 *Trident* (SNCASO). Le constructeur Dassault parie pour sa part sur une conception plus simple, mais offrant des capacités polyvalentes, un point particulièrement apprécié par les militaires²⁰. Cette polyvalence offerte par le projet *Mirage* permettrait de rationaliser les moyens aériens militaires à un unique appareil modulable aux besoins, ce qui représente un gain pour les finances de l'État. En 1958, le Dassault *Mirage III* est retenu pour équiper l'armée de l'Air française au grand dam des SNCA.
- 10 Ce choix n'est pas fondé seulement sur des considérations techniques et financières. C'est aussi la mise en place d'une nouvelle vision de l'industrie aéronautique nationale. Les décideurs politiques placent dorénavant la responsabilité de la conception et de la fabrication des avions de combat entre les mains du secteur privé, en particulier auprès de Dassault et dans une moindre mesure de Breguet. Les

constructions civiles demeurent l'apanage de l'industrie publique. Cette réorganisation est la conclusion des grandes orientations décidées quelques années plus tôt visant à une réforme durable des industries nationalisées, passant notamment par une réduction des constructeurs, une meilleure collaboration entre les bureaux d'études des différentes firmes et par une spécialisation de la production.

4. Conclusion

- 11 Malgré de nombreux atouts, les sociétés nationales ont échoué à se placer durablement à la tête de la conception et de la fabrication des avions à réaction militaires. Plusieurs raisons peuvent expliquer cette situation. D'abord, force est de constater le décalage entre les attentes des militaires et les réalités financières de l'État avec les propositions des avionneurs publics. Leurs prototypes sont certes ambitieux, présentant des innovations avant-gardistes. Ils sont aussi complexes, souvent moins fiables, voire plus chers. Cette recherche de l'innovation, plus forte que dans le secteur privé, plus enclin à rechercher une certaine optimisation des coûts, a constitué paradoxalement un second écueil pour les constructeurs nationaux. De surcroît, ceux-ci ont souffert de l'image d'une industrie publique en difficulté, incapable de répondre aux attentes, souvent déficitaire et animée par d'importants mouvements ouvriers. La question de l'image des sociétés nationalisées explique en partie l'importante réorganisation du secteur. Bénéficiant d'une structure plus réactive, attentive aux demandes des militaires, l'entreprise des Avions Marcel Dassault s'est pour sa part imposée en quelques années comme une pièce centrale de l'industrie de l'armement²¹.
- 12 Cet épisode de l'histoire de l'aéronautique française est fondamental pour expliquer la forme singulière de l'industrie actuelle²². Les années 1960 voient les sociétés publiques formées un unique constructeur, Aérospatiale, spécialiste de l'aviation civile, avant de constituer l'un des partenaires du projet européen Airbus. Or, leur expérience dans le domaine des avions à réaction militaires n'a pas été inutile, profitant tour à tour au programme *Caravelle*, mais aussi pour partie à *Concorde*. L'enjeu des transferts technologiques des programmes militaires vers les programmes civils reste encore à ce jour une thématique à explorer²³.

NOTES

- 1 CARLIER Claude, *L'aéronautique française : 1945-1975*, Panazol, Lavauzelle, « Histoire-Documents, 4 », 1983.
- 2 CARLIER Claude, « La France face à trois révolutions technologiques : le moteur à réaction, le missile balistique et la bombe atomique », *Guerres mondiales et conflits contemporains*, vol. 238, n° 2 (Les répercussions dans l'après-guerre des innovations introduites lors du second conflit mondial), 2010, p. 65-80, Doi : [10.3917/gmcc.238.0065](https://doi.org/10.3917/gmcc.238.0065) (<https://doi.org/10.3917/gmcc.238.0065>).
- 3 CHAMPONNOIS Sylvain, *L'armée de l'air et l'innovation technologique (1945-1966)*, Thèse en Histoire contemporaine, Pascal Griset (dir.), Paris, Paris IV, 2012 ; CARPENTIER Jean, *Cent vingt ans d'innovations en aéronautique*, 1^{re} éd., Paris, Hermann, 2011.
- 4 CHADEAU Emmanuel, *De Blériot à Dassault : histoire de l'Industrie aéronautique en France : 1900-1950*, [Paris], Fayard, 1987 ; CHAPMAN Herrick, *L'Aéronautique : salariés et patrons d'une industrie française, 1928-1950*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, « Histoire », 2011.
- 5 COMAÉRO et LASSERRE Michel (coord.), *Un demi-siècle d'aéronautique en France : les moteurs*, 2^e éd. corrigée, Paris, Centre des hautes études de l'armement (CHEAr), « Les Cahiers du CHEAr », 2005.
- 6 D'ABZAC-EPEZY Claude, « La reconstruction dans l'industrie aéronautique : l'exemple français, 1944-1946 », *Histoire, économie et société*, vol. 18, n° 2 (La reconstruction économique de l'Europe [1945-1953]), 1999, p. 435-449, Doi : [10.3406/hes.1999.2043](https://doi.org/10.3406/hes.1999.2043) (<https://doi.org/10.3406/hes.1999.2043>).
- 7 SEIFFERT Marc-Daniel, « “Colbertisme aéronautique” et “Colbertisme maritime” », *Nacelles, Passé et présent de l'aéronautique et du spatial*, n° 5 (La presse et la conquête de l'air. Histoires, imaginaires, poétiques, 2018, <<http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/700>>.
- 8 LAURENT Guy et DEVOYON Louis, *Les pilotes d'essais dans l'après-guerre*, [Saint-Mandé], Éd. JPO, 2025, p. 33.
- 9 PERNOT François, « L'occupation de l'Allemagne : un double enjeu scientifique et technique pour la France et l'armée de l'air », *Revue historique des*

armées, vol. 199, n° 2 (Armées de 1945), 1995, p. 76-97, Doi : [10.3406/rharm.1995.4455](https://doi.org/10.3406/rharm.1995.4455) (<https://doi.org/10.3406/rharm.1995.4455>).

10 CARLIER Claude (collab.), *Commémoration du ^{XL}e anniversaire du premier vol du premier avion à réaction français : SO-6000 Triton*, Paris, Centre d'histoire de l'aéronautique et de l'espace, 1987.

11 RIMBERT Florence, *SNCASO 1936-1957*, [?], Éd. Aerospatiale-Matra Patrimoine d'EADS, 2005.

12 CHAPMAN Herrick, « Les ouvriers, le communisme et l'État : les politiques de reconstruction d'après-guerre dans l'industrie aéronautique 1944-1950 », *Le mouvement social*, n° 145 (La France et l'aéronautique), 1988, p. 65-96, <<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5621187k/f67>> ; JULLIET Clair, *Bâtir les relations professionnelles sous l'égide de l'État : conflits et consensus socio-économiques dans un établissement de constructions aéronautiques français (1943-1978)*, Thèse en Histoire, Jean-Marc Olivier (dir.), Toulouse, Toulouse II-Jean Jaurès, 2018.

13 OLIVIER Jean-Marc (dir.), *Histoire de l'armée de l'air et des forces aériennes françaises du ^{XVIII}e siècle à nos jours*, Toulouse, Privat, 2014.

14 CENTRE D'ÉTUDES D'HISTOIRE DE LA DÉFENSE, *La France face aux problèmes d'armement, 1945-1950*, [Actes de colloque, Paris, École militaire, 31 mai 1995], Bruxelles/[Paris], Éd. Complexe, « Interventions », 1996 ; VAISSE Maurice (dir.), *La ^{IV}e République face aux problèmes d'armement*, [Actes de colloque, École militaire, 29-30 septembre 1997], Paris, Éd. ADDIM, « Cahier - Centre d'études d'histoire de la Défense », 1998.

15 BOSSUAT Gérard, *Les aides américaines économiques et militaires à la France, 1938-1960*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, « Histoire économique et financière de la France, Études générales », 2001, Doi : [10.4000/books.igpde.2023](https://doi.org/10.4000/books.igpde.2023) (<https://doi.org/10.4000/books.igpde.2023>).

16 CARLIER Claude, *Marcel Dassault, la légende d'un siècle*, éd. ent. rev. et augm., Paris, Perrin, 2002 [1992].

17 DEVOYON Louis, *La mise au point des premiers avions à réaction militaires en France : défis techniques, technologiques et industriels (1944-1960)*, mémoire de recherche, Jean-Marc Olivier (dir.), Université Toulouse – Jean Jaurès, 2023, p. 110.

18 OLIVIER Jean-Marc (dir.), *Les avions Mauboussin : une aventure technologique, industrielle et humaine*, Toulouse, Privat, 2023.

- 19 LACROZE Jean et RICCO Philippe, *René Leduc : pionnier de la propulsion à réaction*, Clichy, Éd. Larivière, « Docavia, 41 », 2000 ; KAPLAN Serge et RICCO Philippe, *Du Gerfaut au Griffon : conquêtes du statoréacteur et de l'aile Delta en France*, Rochemaure, Avia éd., 2006.
- 20 PATTILLO Donald M., *Pushing the Envelope: The American Aircraft Industry*, 1^{re} éd., Ann Arbor, University of Michigan Press, 1998.
- 21 CARLIER Claude, *Dassault : de Marcel à Serge : cent ans d'une étonnante aventure humaine, industrielle et politique*, Paris, Perrin, 2017.
- 22 VAÏSSE Maurice (dir.), *Armement et v^e République : fin des années 1950-fin des années 1960*, [actes de congrès], Paris, CNRS Éd., « Hors collection », 2002, Doi : [10.4000/books.editions-cnrs.3241](https://doi.org/10.4000/books.editions-cnrs.3241) (<https://doi.org/10.4000/books.editions-cnrs.3241>).
- 23 Voir : DESTOUCHES-DELIAS Hanaé, *Supersonique-civil, une histoire de coopération*, mémoire de recherche, Jean-Marc Olivier (dir.), Toulouse, Université Toulouse-Jean-Jaurès, 2024.

RÉSUMÉS

Français

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie aéronautique française est en proie à d'innombrables difficultés, conséquences de plusieurs années d'Occupation. Cette branche de l'économie, considérée comme l'une des plus puissantes avant-guerre, doit dès lors faire face à une sous-activité, à un manque de moyens humains et matériels ; enfin, à un retard technologique sans précédent. Les avionneurs français n'ont par exemple aucune expérience dans la conception d'avions à réaction. Pourtant, une quinzaine d'années plus tard, nous observons une industrie exportatrice à même de proposer des avions à la pointe de la technologie, en particulier dans le domaine militaire, à l'instar du *Mirage III* construit par la Générale aéronautique Marcel Dassault (GAMD). Cette dernière a été présentée, jusqu'à présent, dans l'historiographie et dans les mémoires comme l'avionneur ayant permis ce formidable redressement industriel et technologique. Ce mémoire cherche toutefois à rendre visible d'autres contributions, à l'image des dizaines de prototypes à réaction conçus par les Sociétés nationales des constructions aéronautiques (SNCA), entreprises d'État. Leurs initiatives dans le domaine de l'aviation militaire n'ont certes pas connu de succès probants, mais elles demeurent essentielles afin de comprendre le redressement de l'aéronautique française d'après-guerre. Ce travail s'intéresse tout particulièrement à ces divers projets aéronautiques à travers leurs enjeux

techniques et industriels, qui traduisent à bien des égards d'un véritable bras de fer entre le secteur public et le secteur privé.

English

At the end of World War II, the French aeronautics industry was suffering from countless difficulties as a result of several years of Occupation. This sector of the economy, considered one of the most powerful before the war, was now faced with underemployment, a lack of human and material resources, and an unprecedented technological lag. For example, French aircraft manufacturers had no experience in building jet planes. However, about 15 years later, the industry was exporting cutting-edge aircraft, especially military planes like the Mirage III built by Générale Aéronautique Marcel Dassault (GAMD). Although GAMD has been presented in historiography and memories as the aircraft manufacturer that enabled this remarkable industrial and technological recovery, this study seeks to highlight other contributions, such as the many prototype jet aircrafts designed by the state-owned Sociétés nationales des constructions aéronautiques (SNCA). Although their initiatives in the field of military aviation were not particularly successful, they remain essential to understanding the recovery of the French aerospace industry after the war. This work focuses in particular on these various aeronautical projects through their technical and industrial implications, which in many ways reflect a real struggle between the public and private sectors.

INDEX

Mots-clés

industrie, innovation, aviation, État, secteur public, politique de l'armement

Keywords

industry, innovation, aviation, state, public sector, armament policy

Index géographique

France

AUTEUR

Louis Devoyon

Louis Devoyon est doctorant contractuel à l'Université Toulouse – Jean Jaurès. Il est rattaché au laboratoire Framespa (France, Amériques, Espagne – Sociétés, Pouvoirs, Acteurs). Sa Thèse, financée par le ministère des Armées et soutenue par le Service historique de la Défense (SHD), porte sur l'histoire du transport aérien militaire en France, à travers l'étude du programme franco-allemand C.160 *Transall*. En parallèle de ses recherches, il assure le secrétariat de rédaction

de la revue *Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial* depuis 2024. Louis Devoyon is a PhD at Toulouse – Jean Jaurès University. He is affiliated with the FRAMESPA laboratory. His thesis, financed by the Ministry of the Armed Forces and supported by the Historical Service of the Defense, focuses on the history of military air transport in France, through the study of the Franco-German C.160 Transall program. In parallel with his research, he has been the editorial secretary of the journal *Nacelles. Past and present of aeronautics and space* since 2024.