

EN POINTE



Bio express

- **2004** : école Polytechnique et formation d'officier à Coëtquidan.
- **2004** : responsable des systèmes de localisation et de trajectographie des fusées Ariane au CNES, avant de s'occuper de la qualification du pas de tir Soyouz en Guyane.
- **2011** : cofonde Delair avec trois amis
- **2021** : PDG de Delair et président de l'Association du drone de l'industrie française (Adif)

Bastien Mancini

PDG et cofondateur de Delair

De la suite dans les idées

Dès ses études, Bastien Mancini imagine avec un autre étudiant la création d'une entreprise centrée sur les drones : Helicam. A l'époque, l'industrie pétrolière faisait face à un paradoxe : « malgré des financements presque illimités, il existait un manque de moyens aériens pour surveiller les infrastructures pétrolières dans les zones reculées d'Afrique et d'Amérique du Sud », explique-t-il. Le projet ne se concrétise pas, ou du moins pas jusqu'en 2011, date à laquelle il cofonde Delair Tech avec trois amis, « avec déjà à l'époque, un marché des drones en forte croissance ». Dès 2012, « nous avons décidé de nous différencier en produisant des drones qui vont loin mais de petite taille et faciles d'utilisation », précise le chef d'entreprise. C'est ainsi qu'en 2013, le drone DT18 reçoit son attestation de navigabilité S4.

En 2020, il prend les rênes de l'entreprise, qui devient Delair. Il se fixe deux grands objectifs : pour la période 2021 à 2025, « proposer une véritable gamme de drones et atteindre

un chiffre d'affaires de 50 M€ en 2025 », avant de confirmer avec beaucoup de fierté, y être arrivé « sans lever de fonds et en étant rentable ». A plus long terme, proposer une offre multi-milieus. Cet objectif est déjà partiellement rempli, avec l'acquisition en 2023 de Notilo Plus et son activité de drones sous-marins. Le PDG de Delair précise qu'il s'agit « d'une étape franchie plus tôt qu'initialement envisagée, mais cohérente avec notre offre, nos drones aériens étant déjà utilisés pour inspecter les navires » et ce, en attendant le développement de drones terrestres.

Cette volonté de passer en multi-milieus s'accompagne d'une vision d'homogénéisation, « avec plusieurs drones gérés par un opérateur et utilisant une IA que nous développons actuellement en interne ». Bastien Mancini conclut sur le souhait que « Delair participe à une aventure d'industrie européenne de drones ». En évoquant cette perspective, il place Delair au cœur d'un enjeu stratégique : l'indépendance technologique européenne.

■ G. P. de T.

MOUVEMENTS

BOMBARDIER

Bombardier a nommé **Stephen McCullough** vice-président exécutif, Ingénierie, Développement de produits et Bombardier Défense. Stephen McCullough compte 36 années d'expérience en conception d'avions et en essais en vol, toutes chez Bombardier. Sa vaste expertise apportera l'ADN novateur, l'agilité et

un bilan d'exécution éprouvé dans le cadre de son nouveau mandat élargi à la division Bombardier Défense.

BOMBARDIER

Bombardier a nommé **Paul Sislian** en qualité de vice-président exécutif, Vente d'avions et Service après-vente Bombardier. Dans ce rôle élargi, Paul Sislian continuera de diriger le réseau de service en

pleine croissance de l'entreprise et prendra en charge les équipes mondiales des ventes d'avions, pour les avions d'affaires et de défense. Paul Sislian travaille chez Bombardier depuis 17 ans. Il a auparavant dirigé les activités de construction d'avions d'affaires et celles d'aérostructures de Bombardier. Plus récemment, il était responsable du service

après-vente et de la stratégie d'entreprise.

CARNET GRIS

Robert H. Liebeck, aérodynamicien et ingénieur aéronautique américain est décédé le 12 janvier 2026. Il fut l'inventeur de l'avion à fuselage intégré ou BWB (*Blended Wing Body*). Il débuta sa carrière chez Douglas en 1962, où il demeura

jusqu'au rachat par Boeing de McDonnell Douglas, intégrant au passage la division Phantom Works. Ses travaux dans le domaine de l'aile à fuselage intégré conduisirent à la maquette volante X-48B et C. Robert H. Liebeck est également connu pour les profils d'aile du même nom, lesquels sont optimisés pour une portance élevée.

DRONES

Delair, déjà à l'heure de l'économie de guerre

L'ETI CRÉÉ PAR BASTIEN MANCINI POURSUIT SA PROGRESSION INSOLENTTE, AVEC DÉJÀ PLUS DE 3 000 DRONES PRODUITS DE 1 À 100 KG. LES CADENCES AUGMENTENT, LA SOCIÉTÉ A DOUBLÉ DE VOLUME ET CE N'EST PAS FINI.

D'un coup de menton, Bastien Mancini désigne son probable futur site de production dans la banlieue toulousaine qui va lui permettre de quasi-doubler ses surfaces couvertes, et d'accompagner un nouveau ramp-up de la production de drones et de munitions téléopérées pour les clients militaires. Un coup réussi de plus pour ce polytechnicien qui agite la BITD de la dronerie française depuis quinze ans. Parti de ses premières victoires dans le civil, Delair a basculé très tôt dans le militaire. « Je pense que Delair sera encore là pour les deux ou trois siècles à venir, c'est une entreprise fondée pour durer. Nous avons mis trois ans pour faire le DT-26 grâce à un soutien de la DGA en 2013-2014. C'était de l'innovation duale. Mais au bout de six mois, un concurrent chinois nous a mis à mal avec un produit concurrent », explique Bastien Mancini. Le drone n'a pas réussi à s'imposer non plus face au drone de Thales, sur l'appel d'offres SMDR (Système de Mini Drones de Reconnaissance). Ce dernier n'a jamais donné totale



Un drone DT-61 en cours de vérification.

Delair en a déjà livré quatre exemplaires au 61^e régiment d'artillerie.

satisfaction à l'armée de terre, qui finalement, aura donné raison à Delair. Puisque huit ans plus tard son DT-46, soit une évolution du DT-26 avec une capacité de décollage et atterrissage vertical, a été adoptée par les régiments d'artillerie.

PROFITER D'UNE ÉVOLUTION DU MARCHÉ

Avec le DT-26, Delair avait d'abord convaincu la SNCF mais très vite, l'entreprise a senti l'évolution du marché. « Là où le DT-18 était très optimisé, nous avons repoussé les limites. Avec le DT-26. Nous pouvons décoller de 6 000 m d'altitude, par moins 20° C, nous pouvons provoquer des décrochements et il ne se

brise pas à l'atterrissage », commente Bastien Mancini. Delair a donné à sa famille de drones ce que les armées réclament depuis des lustres : une station de contrôle unique. Delair a fait preuve de sens pratique. « Elle est aussi utilisable pour nos munitions téléopérées (MTO) et permet de contrôler les uns et les autres simultanément », détaille Bastien Mancini.

Au passage, Delair a enrichi son panel de produits, avec des drones sous-marins (transformables demain en MTO sous-marines) grâce au rachat d'une PME marseillaise, Notilo Plus (fin 2022). S'ajoutent les munitions téléopérées, grâce à l'intégration de Squadrone, à l'origine spécialiste des

microdrones à voilure tournante.

Delair a ainsi pu se placer sur trois marchés de munitions téléopérées destinées à la France avec KNDS et MBDA, puis à l'export (Ukraine notamment).

La force de Delair, c'est l'humain. La production est encore très peu robotisée, les cellules en composites sont faites à la main par une cinquantaine d'ouvriers qui assemblent aussi les munitions téléopérées (MTO). Delair a réussi la verticalisation du marché, et a commencé à l'horizontaliser. Son bureau d'études regroupe 110 ingénieurs, une matière grise qui dissèque à la fois les retours d'expérience (retex) venus du terrain, d'Ukraine

comme d'Afrique, où ses drones sont utilisés contre les groupes armés terroristes, tout en imaginant les nouvelles générations, les nouvelles variantes, les nouvelles charges utiles. Autre force, encore, le soutien. C'est par là que sont captés les retex mais aussi que la disponibilité est soutenue à distance, par des envois de pièces, des conseils à l'utilisateur. La station de contrôle permet elle-même de prévoir de possibles défaillances et donc de les anticiper. Les structures des drones sont aussi optimisées pour être facilement remplacées sur le terrain. Avec une facilité déconcertante, l'assistante de communication et le directeur commercial assemblent sous nos yeux un DT-46, qui prend vie en quelques minutes seulement.

« CHASSER EN MEUTE »

Pour gagner encore plus d'affaires, Delair « chasse en meute », avec par exemple le chantier naval Couach, à qui

l'entreprise a fourni un de ses drones sous-marins. Couach développant, lui, le drone de surface (USV) Magellan, testé par l'OTAN en juin dernier. Demain, Magellan pourrait inclure des MTO ou un microdrone à voilure tournante de Delair. D'autres USV de Couach ou d'autres partenaires pourraient héberger un DT-46, amenant ainsi une capacité de surveillance aéromaritime sans commune mesure... et sans présence humaine à bord. De telles solutions peuvent aussi convenir à des besoins civils, comme c'est le cas par exemple pour l'offshore, avec la nécessité de surveiller des zones importantes autour des plateformes, pour donner de l'alerte avancée contre des pirates dans le Golfe de Guinée par exemple.

Pour lutter contre l'immigration clandestine (LIC), de tels drones sont bien moins coûteux à l'emploi que des hélicoptères. Ils sont aussi bien plus silencieux

et difficiles à détecter. La gendarmerie teste d'ailleurs déjà le DT-46 – elle en avait acquis deux exemplaires en 2025 – dans le nord de la France, et des achats complémentaires devraient être effectués pour l'outre-mer. Les besoins en surveillance sont énormes, et la flotte gendarmique plutôt réduite : en Guyane, pour détecter les traces d'activités de garimpeiros pratiquant l'orpaillage illégal, à Mayotte pour traquer la LIC arrivant des Comores, en Nouvelle-Calédonie pour lutter contre les bandes armées...

Le défi, aujourd'hui, c'est d'anticiper la hausse de la production. Déjà, l'outil actuel permet la production de 14 DT-46 par mois, mais aussi 10 UX-11 et autant de MTO Damoclès... chaque jour !

460 MTO Damoclès ont déjà été livrées à la France, plusieurs centaines au total, tous modèles confondus. Un mini-MALE DT-61 peut être produit

par mois mais Bastien Mancini veut transformer l'essai pour « produire 20 à 30 000 drones par an ». En coopérant aussi bien avec les sous-traitants de l'automobile – l'un d'eux fabrique le robot Seasm – que l'industrie électronique, très implantée en région toulousaine. Le tout sous la baguette de chef d'orchestre de L., un ancien d'Airbus qui gère désormais les montées en cadence. « On aime bien se visiter entre nous, raconte Bastien Mancini, cela peut nous donner de bonnes idées pour nous améliorer ».

En quinze ans, la vision de Bastien Mancini est devenue un succès. Quelque 3 000 drones et MTO ont déjà été livrés dans 75 pays, dont une trentaine d'opérateurs militaires. Même en France, qui était pourtant rétive : depuis les forces spéciales, l'artillerie, la gendarmerie sont devenus accros. La marine devrait suivre.

■ Jean-Marc Tanguy

DERICHEBOURG
AERONAUTICS SERVICES

ENGINEERING
MANUFACTURING ENGINEERING
PRODUCTION
AFTER SALES SERVICES
DELIVERY
QUALITY SUPPORT
CAMO ACTIVITIES
LOGISTICS & SUPPLY CHAIN
TRAINING

EXPERTISE SHAPING THE FUTURE

AERONAUTICS

DERICHEBOURG - MULTISERVICES.COM



Bientôt à l'étroit suite à une demande croissante, Delair cherche à ouvrir un site supplémentaire en Occitanie.

ECOSYSTÈME

Drones : l'Occitanie invite à la dualité

LE RÔLE CENTRAL DE L'OCCITANIE DANS L'AÉRONAUTIQUE EST RECONNU DEPUIS LES DÉBUTS DE L'AVIATION. ELLE A SU DEPUIS FAIRE FRUCTIFIER CE POTENTIEL AVEC DE GRANDS NOMS COMME AIRBUS, SAFRAN, DAHER... ET TOUT UN ÉCOSYSTÈME DE TPE-PME QUI CONSTITUE AUJOURD'HUI LA RICHESSE DE CE TERRITOIRE. PLUS DE 60 000 PERSONNES Y TRAVAILLENT POUR LE SECTEUR. MAIS CELA N'EMPÊCHE PAS LA FILIÈRE DE S'OUVRIR VERS DE NOUVEAUX CHAMPS ET TOUT PARTICULIÈREMENT CELUI DES DRONES.

L'évolution du pôle de compétitivité AerospaceValley illustre bien cette montée en puissance. Si les drones n'étaient pas particulièrement dans son viseur lors de sa création en 2005, ils font désormais pleinement partie de sa stratégie. Ils sont ainsi intégrés au programme Occitanie transport innovation aerospace (Octia), lancé en 2025. Développé par Aerospace Valley et cofinancé par la région Occitanie, il vise à renforcer les capacités industrielles des entreprises des trois filières : aéronautique, spatial et donc drone. D'une durée de trois ans, il comprend trois axes : sensibilisation à la performance industrielle, l'évaluation des sociétés au référentiel du Gifas Aero Excellence - « qui devient le standard pour l'évaluation de la performance industrielle de nos sociétés » détaille Bruno Darboux, président d'Aerospace Valley - et enfin, l'aide aux premiers pas vers la transformation de leur outil industriel.

Xavier Bourguignat, directeur délégué pour le domaine drones et nouveaux usages d'Aerospace Valley, précise que « cette sensibilisation se passe au travers de workshops communs et, ensuite, un accompagnement dédié en one-to-one ». Actuellement, ce sont plus de 150 entreprises qui participent à une quarantaine de sessions collectives et d'une cinquantaine de bilans de transformation.

Aerospace Valley contribue aussi à un projet européen, cette fois-ci, centré sur la filière drone. Dénommé European Clusters for Drone Innovation (ECDI), il a lui aussi été lancé en 2025 pour « soutenir directement les PME et PMI orientées sur les drones civils, sur du TRL 6 ou 7 [niveau de maturité, de 1 à 9, ndlr.], et de les financer pour offrir une solution défense avec des TRL supérieurs » décrit le président d'Aerospace Valley. Le pôle de compétitivité français est coordinateur de ce programme, qui comprend également Andalucía Aerospace (Espagne), Silesian Aviation Cluster (Pologne) et All-Ukrainian Association of Innovative Space Clusters (Ukraine). Il vise aussi à créer une collaboration structurée à une échelle européenne.

La Région a aussi la chance de cumuler trois proximités selon Bruno Darboux : « La présence de laboratoires, d'écoles et d'industriels, la proximité entre les grandes entreprises et leur supply chain et en troisième lieu, la bienveillance des institutions locales. » Il faut noter que cette bienveillance est avantageuse pour ces mêmes institutions : le poids de l'aéronautique et du spatial est important dans la région et de fait, pour le développement économique du territoire.

DELAIR EN FER DE LANCE

D'un point de vue plus industriel, Delair fait office d'exemple phare en Occitanie. L'implantation au sein de cette région s'explique, selon Bastien Mancini, PDG de Delair, par « la présence d'un écosystème très favorable » : laboratoires de recherche reconnus mondialement (aéronautique, robotique), une industrie spécialisée dans les composants électroniques et dans les matières composites... En plus des capacités de recherches et de production, il insiste aussi sur « la présence d'un écosystème académique spécialisé avec Supaéro, l'Onera, l'Enac, l'Ipsa... qui sont tous dans un rayon de deux kilomètres autour de nous ». C'est d'ailleurs non sans fierté qu'il déclare : « Nous travaillons avec Supaéro depuis le début ». Au fil des années, les institutions régionales ont aussi soutenu Delair, lancé au départ sur des fonds propres : Toulouse Métropole, la région Occitanie,...

Ce développement est un avantage pour ces organes car, aujourd'hui, Delair est en pleine croissance, avec un chiffre d'affaires de 10 M€ il y

a trois ans, 30 M€ en 2024 et 50 M€ l'an dernier. Ascendance, Yellowscan... cette montée en puissance s'accompagne de nouveaux partenariats. Ainsi, sur un peu plus de 1 000 fournisseurs, 40 à 50 % sont localisés en Occitanie. Mieux encore, le PDG explique que « depuis deux-trois ans, les chaînes de production de nos drones ont doublé ou triplé », tout en confirmant « rechercher un nouveau site de production dans la région » (voir page 18). Ce choix de rester en Occitanie est une volonté de stabilité pour l'entreprise : ajouter un nouveau site éloigné serait problématique dans une chaîne d'approvisionnement déjà bien huilée.

Au niveau plus spécifiquement défense, la livraison par la France de drones Delair à l'Ukraine a joué un fort rayonnement pour l'entreprise. Le PDG a d'ailleurs confirmé que « si certains UX11 et DT26 ont été abattus, nos drones continuent de voler en Ukraine et ce, depuis 2023 ». L'Ukraine a aussi reçu de la France des munitions téléopérées (MTO) Oscar de l'industriel occitan. Le ministère des Armées utilise aussi différents drones de Delair, avec tout

récemment, les premières livraisons de MTO Damocles, équipées d'une charge de KNDS France. Ces achats franco-français sont aussi un avantage car « en termes de rayonnement, c'est un atout d'être accompagné par le Minarm » déclare Bastien Mancini.

ENTRE RAPIDITÉ ET ESSAIS EN VOL

Les drones en Occitanie ne concernent pas uniquement des industriels français. La région accueille par exemple Tekever France, filiale française du spécialiste portugais de drones de moyenne altitude et de longue endurance. Ce dernier a pré-inauguré son tout nouveau site de Cahors le 5 février dernier, orienté sur la production des drones AR3 et AR5, ainsi qu'une section dédiée au spatial.

Différents facteurs ont permis de sélectionner ce site, selon Nadia Maaref, directrice de Tekever France, tels que « le besoin d'être situé à proximité d'un aérodrome en vue de tester en vol les charges utiles souveraines » et « l'existence d'un bâtiment permettant une montée en puissance rapide ». Il y avait aussi un besoin de s'éloigner des centres urbains pour

faciliter les essais en vol, « tout en restant proche des bassins d'emploi ».

Nadia Maaref insiste aussi sur « l'aide fournie par les équipes du Grand Cahors et de la Région », qu'elle juge « très réactives à (ses) demandes », ce qui l'a confortée dans ce choix.

UN ATOUT IMPORTANT

D'autres entités duales de la filière drones sont présentes en Occitanie et attirent même de grands industriels. Safran a par exemple signé un partenariat avec Windlair. Cette entreprise est en train de développer le drone DX400. Autonome, hybride, à décollage et atterrissage verticaux, il devrait permettre de transporter une charge de 150 kg sur plus de 800 km pour des usages civils et militaires. Mais globalement, les différentes entités interviewées s'accordent toutes sur un atout important pour l'Occitanie : la proximité. La filière drone semble bien installée dans le Sud-Ouest, grâce à une variété académique, de recherche, de fournisseurs et bien évidemment, d'entités publiques à l'écoute de cette filière en pleine croissance.

■ Gaétan Powis de Tenbossche



AVIONNEUR

INDUSTRIEL

PRESTATAIRE INDUSTRIEL

LOGISTICIEN



Shaping tomorrow's flight - with purpose.

DAHER

www.daher.com