



**GECI Aviation (ex Reims Aviation Industries)
Base aérienne de Chambley
54890 Onville
RCS Briey 447 767 260**

**RAPPORT DE GESTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
A L'ASSEMBLEE GENERALE DU 28 SEPTEMBRE 2010**

Comptes sociaux et consolidés - 31 mars 2010

Arrêté du 5 août 2010



SOMMAIRE

<i>I. Présentation des Comptes Consolidés</i>	3
I.1. Présentation générale – Activité et situation du Groupe GECI Aviation	3
I.2. Faits caractéristiques de l'exercice	4
I.3. Examen des comptes consolidés au 31 mars 2010	6
I.4. Situation financière	10
I.5. Perspectives d'avenir et évolution prévisible du Groupe	11
I.6. Activité en matière de recherche et développement	12
I.7. Facteurs de Risques	14
I.8. Evénements importants dans le groupe postérieurs à la clôture de l'exercice clos le 31 mars 2010	22
 <i>II. Présentation des Comptes Sociaux</i>	23
II.1. Présentation générale – Activité et situation de la Société	23
II.2. Informations concernant les mandataires sociaux	30
II.3. Actionnariat salarié et actions gratuites	31
II.4. Activités des filiales de la Société et des société contrôlées par la Société	31
II.5. Informations concernant le capital social	32
 <i>Annexes au rapport de gestion</i>	33
Annexe 1 : liste des mandats sociaux et fonctions exercés pendant l'exercice par les dirigeants de la société	34
Annexe 2 : Activité des Filiales	36
Annexe 3 : Récapitulatif des opérations réalisées par les dirigeants et par leurs proches au cours de l'exercice écoulé	37
Annexe 4: Délégations en cours de validité accordées par l'assemblée générale au conseil d'administration dans le domaine des augmentations de capital	38
Annexe 5: Information sur l'actionnariat et l'évolution du cours de bourse	40
Annexe 6: Tableau des Filiales et Participations	43
Annexe 7 : Communiqué relatif aux honoraires de commissaires aux comptes	44
Annexe 8 : Résultats de la société au cours des cinq derniers exercices	45
Annexe 9 : Prises de participation significatives et prises de contrôle	46



Mesdames, Messieurs les Actionnaires,

Nous vous avons réunis en Assemblée Générale, conformément aux dispositions légales et statutaires,

- pour vous rendre compte de l'activité du groupe et de la société GECI Aviation au cours de l'exercice écoulé,
- pour soumettre à votre approbation les comptes sociaux et les comptes consolidés de cet exercice et l'affectation du résultat,
- pour vous informer des perspectives d'avenir,
- et pour délibérer sur les points à l'ordre du jour et soumettre à votre approbation le texte des résolutions.

Les convocations prescrites par la loi vous ont été régulièrement adressées, et tous les documents et pièces prévus par la réglementation en vigueur ont été tenus à votre disposition dans les délais impartis.

Pour des raisons techniques, le Conseil d'Administration arrêtant les comptes s'est tenu le 5 août 2010, l'AMF ayant été informée de ce décalage, ainsi que les actionnaires, par un communiqué publié le 30 juillet 2010.

I. Présentation des Comptes Consolidés

I.1. Présentation générale – Activité et situation du Groupe GECI Aviation

La société GECI Aviation (anciennement Reims Aviation Industries ; ci-après la « Société ») est une filiale du groupe GECI International, groupe de conseil et développement en ingénierie de haute technologie qui, fort de son expertise dans le domaine aéronautique et de sa connaissance des marchés internationaux, a décidé d'adjoindre une activité d'avionneur à son activité historique.

Le pôle Aviation du Groupe GECI International, organisé autour de la société GECI Aviation, est dédié à la construction aéronautique et s'appuie sur les multiples synergies entre les sociétés GECI Aviation, Sky Aircraft et Reims Aviation Industries.

A la suite d'opérations destinées à structurer le pôle Aviation et depuis le 26 mars 2010, la Société a une activité de holding. Auparavant, elle assurait la production et la vente d'avions F-406 neufs, la vente d'avions F-406 d'occasion après retrofit, des prestations de service après vente pour une flotte de F-406 d'environ 80 appareils dans le monde et enfin des prestations «Heures de vol » réalisées dans un avion F-406 réservé à cette activité. L'unique site de production et d'administration, dédié à l'activité F-406, est situé sur l'Aérodrome de Prunay (51360), près de la ville de Reims.

Suite à l'apport partiel d'actifs réalisé le 16 février 2010, la Société détient la totalité du capital de la société GECI Aviation Industries, qui détient elle-même l'intégralité du capital de la société Sky Aircraft. Cette dernière est dédiée au développement, à la commercialisation et à la production de l'avion Skylander SK-105. La production du Skylander SK-105, basée sur le site de Chambley (54890) n'ayant pas encore débuté, cette activité ne génère pas encore de chiffres d'affaires.

Suite à un deuxième apport partiel d'actifs réalisé le 26 mars 2010, cette fois-ci interne au groupe GECI Aviation, la totalité de l'activité de production et de vente d'avions F-406 a été logée dans une nouvelle filiale de la Société dénommée Reims Aviation Industries, constituée pour l'occasion.

La Société est donc aujourd'hui une holding à la tête d'un groupe comprenant la société Sky Aircraft, développant l'avion SK-105, la société Reims Aviation Industries, produisant l'avion F-406 et la société Geci Aviation Industries (ci-après le « Groupe »).

Un organigramme du Groupe figure en Annexe 2 « Activité des filiales » du présent rapport.



I.2. Faits caractéristiques de l'exercice

1) Changement de gouvernance d'entreprise, changement de date de clôture

Nous vous rappelons que compte tenu de ses nouvelles orientations stratégiques suite au rapprochement avec GECI International, l'Assemblée Générale Mixte de la Société du 25 juin 2009 a approuvé le changement de mode de gouvernance de celle-ci. Dès lors, la Société, anciennement société anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance, est devenue une société anonyme classique dotée d'un Conseil d'Administration. Ce dernier était à l'époque composé d'anciens membres du Conseil de Surveillance et d'administrateurs extérieurs.

De même, afin d'aligner la date de clôture de la Société sur celle des sociétés du Groupe GECI International (qui consolide la Société), l'Assemblée Générale visée ci-dessus a également approuvé le changement de date de clôture de l'exercice social. Cette dernière a été fixée au 31 mars de chaque année. L'exercice clos le 31 mars 2010 a donc une durée exceptionnelle de 15 mois.

2) Apport à REIMS AVIATION INDUSTRIES de l'activité SKYLANDER par GECI INTERNATIONAL

L'apport partiel d'actif de la branche d'activité « SKYLANDER » par la société GECI International au profit de Reims Aviation Industries (future Geci Aviation) a été approuvé par l'Assemblée Générale Extraordinaire de chacune des sociétés en date du 16 février 2010.

L'apport partiel d'actif comprend :

- des éléments de propriété intellectuelle (dessins et marques) valorisés pour 9M€
- les titres de la société GECI AVIATION INDUSTRIES valorisés pour 119M€.

Les Assemblées Générales susvisées se sont prononcées au vu du rapport de leur Conseil d'Administration et des rapports du Commissaire à la scission. En rémunération de l'actif net apporté, la Société a augmenté son capital d'un montant nominal de 4 579 107,70 € par création de 45 791 077 actions nouvelles de 0,10 € de valeur nominales chacune, émises au prix d'émission de 2,809 €, dont 2,709 € de prime d'apport, attribuées à la société GECI International, entièrement libérées et portant jouissance à compter du 1er avril 2009. Le nombre d'actions de la société GECI Aviation a donc été porté à 52 375 286 actions.

Les frais liés à cet apport, imputés sur la prime d'apport s'élèvent à 123 K€.

Cette opération a été placée sous le régime fiscal de faveur prévu à l'article 210 A du Code Général des Impôts.

3) Changement de dénomination et de siège social

L'Assemblée Générale Mixte de la Société en date du 9 mars 2010, a approuvé le changement de sa dénomination sociale en « GECI Aviation », la Société restant cotée sur le marché Alternext. Par ailleurs, la même Assemblée s'est également prononcée favorablement sur le transfert du siège social de GECI Aviation à Chambley Bussières (54890), en Lorraine.

4) Apport partiel d'actif de la branche F-406 par la société GECI AVIATION (antérieurement dénommée Reims Aviation Industries) à la société Reims Aviation Industries (nouvelle structure créée à cet effet)

L'apport Partiel d'Actif de la branche d'activité « F406 » par la société GECI Aviation au profit de Reims Aviation Industries a été approuvé par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 26 mars 2010. L'apport partiel d'actif comprend tous les actifs et passifs de l'activité F-406 à l'exception :

- des marques et dessins pour 5 K€
- du litige Atout Capital (soldé sur le présent exercice)



- des frais engagés pour la réalisation d'une augmentation de capital en numéraire comptabilisés en charges constatées par avance au 31 mars 2010.

L'Assemblée Générale a approuvé cet apport au vu du rapport du Conseil d'Administration et du rapport du Commissaire à la scission. En rémunération de l'actif net apporté, la société GECI Aviation s'est vue attribuer 80 000 actions d'un montant de 100 € chacune. La différence entre la valeur d'apport calculée sur la base des comptes approuvés au 31 décembre 2008 et la valeur nominale des actions créées constitue la prime d'apport.

La date d'effet de cet apport étant fixée au 26 mars 2010, une situation comptable définitive à cette date a été réalisée afin de déterminer la différence entre l'apport net évalué au 31 décembre 2008 et l'apport net effectivement réalisé au 26 mars 2010. Cette différence d'un montant de 324 777 € a été comptabilisée au crédit du compte courant GECI Aviation, conformément aux modalités prévues dans le traité d'apport.

Cette opération a été placée sous le régime fiscal de faveur prévu à l'article 210 A du Code Général des Impôts.

5) Augmentation de capital

Le capital social a été augmenté à trois reprises au cours de l'exercice :

- en mars 2009, pour un montant de 80 centimes d'euros (valeur nominale) suite à l'exercice de 40 bons de souscription d'actions (parité 1 pour 5) remboursables (Délégation de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 26 janvier 2007 - Décisions du Directoire du 11 juin et 2 juillet 2007) ;
- en octobre 2009, pour un montant de 456 euros (valeur nominale), suite à l'exercice de 22.800 bons de souscription d'actions remboursables (parité 1 pour 5) (Délégation de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 26 janvier 2007 - Décisions du Directoire du 11 juin et 2 juillet 2007) ;

L'ensemble des bons de souscription d'actions qui n'ont pas été exercés est désormais caduc de plein droit.

- en février 2010, pour un montant de 4.579.107,70 euros (valeur nominale), suite à l'apport partiel d'actifs de la branche Skylander mentionné au point 2 ci-dessus.

6) Mise en place d'un contrat de liquidité

A partir du 25 janvier 2010 et pour une durée de douze mois, renouvelable par tacite reconduction, la société GECI Aviation a confié la mise en œuvre d'un contrat de liquidité (conforme à la Charte de déontologie de l'AMAFI approuvée par la décision AMF) à la société de Bourse Gilbert DUPONT.

Pour la mise en œuvre de ce contrat, 50 000 € de liquidités et 25 000 titres (détenus par GECI International) ont été affectés au compte de liquidité.

7) Convention de gestion centralisée de trésorerie

Le 25 septembre 2009, la Société a signé une convention de gestion centralisée de trésorerie avec le Groupe GECI International.



I.3. Examen des comptes consolidés au 31 mars 2010

Les comptes consolidés sont présentés sur 15 mois, soit du 1er janvier 2009 au 31 mars 2010.

I.3.1. Modalités de présentation

Avertissement

Les états financiers consolidés du Groupe sont établis conformément au référentiel IFRS publié par l'*International Accounting Standards Boards* (IASB) tels qu'approuvés par l'Union Européenne.

Concernant les opérations d'apport réalisées sur l'exercice, répondant à la définition des regroupements d'entreprises sous contrôle commun pour lesquels la norme IFRS 3 n'est pas d'application obligatoire, le Groupe a opté pour l'application du référentiel US GAAP (norme SFAS 141) pour le traitement comptable de ces opérations. Il en résulte les conséquences suivantes :

- le regroupement d'entreprises sous contrôle commun est traité comme s'il était intervenu au 1er jour de la période sur laquelle le regroupement d'entreprises est intervenu. Ainsi, les sociétés apportées par Geci International lors l'apport partiel d'actif à Geci Aviation sont consolidées sur 15 mois, à partir du 1^{er} janvier 2009 ;
- l'application de référentiel conduit à retenir les valeurs comptables pour constater dans les comptes consolidés du Groupe les opérations d'apports. Pour information, une consolidation ajustée est présentée ci-dessous en retenant les actifs apportés par Geci International à leur valeur réelle, retenue dans les opérations d'apport partiel d'actifs.

En l'absence de filiales détenues par Geci Aviation antérieurement à ces opérations d'apport, les comptes consolidés du Groupe sont présentés sans comparatif.

A compter du deuxième semestre de l'exercice 2008/2009, et conformément à la norme IAS38, Geci International a pris la décision d'activer les frais de développement du programme Skylander.

Présentation des comptes ajustés

L'opération d'apport de la branche SKYLANDER effectuée par Geci International au profit de Geci Aviation s'analyse comme un regroupement d'entreprises placées sous contrôle commun. Ce cas n'est pas traité par la norme IFRS 3 ; il a donc été décidé en accord avec nos commissaires aux comptes et les autorités de marché de comptabiliser les apports à leur valeur comptable telle qu'ils figuraient dans les comptes de Geci International (méthode du "pooling of interest").

Ce traitement a eu pour effet de conduire Geci à présenter des capitaux propres consolidés négatifs en raison du passage en charges des frais de développement du Skylander jusqu'au 30 septembre 2008 et de l'interdiction de les présenter à l'actif dans les comptes de Geci Aviation, malgré leur valorisation dans les apports.

Pour remédier à cette présentation qui ne reflète pas la véritable situation économique et financière du groupe Geci Aviation, il a été décidé de fournir une information financière complémentaire « comptes consolidés ajustés » qui prend en compte les apports pour leur valeur d'apport.

Cette valeur fera l'objet d'un suivi périodique semestriel pour s'assurer de son maintien. Dans le cas d'une baisse constatée, une provision pour dépréciation sera comptabilisée dans les comptes ajustés.

En ce qui concerne les frais de développement du bilan consolidé ajusté de GECI Aviation, ceux-ci feront l'objet d'un amortissement au même rythme que ceux figurant au bilan consolidé de GECI Aviation engagés depuis le 1^{er} octobre 2008.

Les « comptes consolidés ajustés » font l'objet d'une revue de nos commissaires aux comptes.

A ce jour, l'ajustement n'a pas d'effet sur le compte de résultat. Il n'est donc pas présenté.

	en K€	Notes	Avril-Mars 10		
ACTIF			Consolidés	Ajustements	Ajustés
Immobilisations incorporelles			30 786	143 196	173 982
Immobilisations corporelles			2 380		2 380
Titres mis en équivalence					0
Actifs financiers non courants			228		228
Impôts différés					0
Total Actifs non-courants			33 394	143 196	176 590
Stocks et encours			5 422		5 422
Clients et autres débiteurs			6 621		6 621
Créances d'impôt					0
Actifs financiers courants					0
Autres actifs courants			9 897		9 897
Trésorerie et équivalents de trésorerie			104		104
Total Actifs courants			22 044	0	22 044
Actifs non courants détenus en vue de la vente					0
Total Actif			55 438	143 196	198 634
PASSIF					
Capital			5 238		5 238
Primes liées au capital			7 299	123 984	131 283
Réserves consolidées part du groupe			-14 971	16 212	1 241
<i>Résultat consolidé (part groupe)</i>			-1 955		-1 955
Total Capitaux propres, part du groupe			-4 389	140 196	135 807
Intérêts minoritaires					0
Total des capitaux propres			-4 389	140 196	135 807
Emprunts et dettes financières			28 085		28 085
Engagements envers le personnel					0
Autres provisions			165		165
Impôts différés				3 000	3 000
Autres passifs non courants					0
Total Passifs non courants			28 250	3 000	31 250
Emprunts et concours bancaires (part à moins d'un an)			206		206
Provisions (part à moins d'un an)			235		235
Fournisseurs et autres créditeurs			23 570		23 570
Dettes d'impôt					0
Autres passifs courants			7 566		7 566
Total Passifs courants			31 577	0	31 577
Passifs directement associés à des actifs non courants détenus en vue de la vente					0
Total des passifs			59 827	3 000	62 827
Total Passif			55 438	143 196	198 634



I.3.2. Informations chiffrées

La Société ne détenant aucune filiale préalablement aux opérations d'apport, elle ne présentait pas de comptes consolidés pour les exercices antérieurs

Informations chiffrées (K€)	2009/2010
capitaux propres consolidés	(4 389)
Emprunts	28 291
Immobilisations incorporelles	30 786
Immobilisations corporelles	2 380
Trésorerie ou équivalents de trésorerie	104
Chiffre d'affaires	9 321
Résultat opérationnel courant	(2 115)
Autres produits et charges opérationnels	1 286
Résultat opérationnel	(829)
Résultat consolidé (part du groupe)	(1 955)

Les capitaux propres de (4389 K€) se décomposent comme suit :

Capital	5 238
Primes liées au capital	7 299
Réserves consolidées part du groupe	-14 971
Résultat consolidé (part groupe)	-1 955
Total Capitaux propres, part du groupe	-4 389

Les emprunts s'élèvent à 28 291 K€, comprenant principalement 23 118 K€ de comptes courants d'actionnaires, et 4 234 K€ d'avances remboursables (OSEO etc...)

Le poste « immobilisations incorporelles » recouvre les éléments suivants :

- Le montant des frais de Développement relatifs au Skylander sur la période courant de janvier 2009 à mars 2010 porté en immobilisations incorporelles s'élève à 26 776 K€, pour un total activé au bilan à fin mars 2010 de 28 798 K€.

Ces frais ont été activés, en conformité avec la norme IAS 38, ce qui est détaillé au paragraphe 1.6.

- La valeur nette des frais de développement relatifs au F-406 s'élèvent au bilan à 1 872 K€.

- La valeur nette des autres immobilisations incorporelles s'élève à 116 K€.

Trésorerie : Le Groupe dispose au 31 mars 2010 de disponibilités pour un montant de 104 K€.

Le chiffre d'affaires net du Groupe s'élève à 9 321 K€, exclusivement réalisé par Reims Aviation Industries, l'activité Skylander ne dégagant au 31 mars 2010 aucun chiffre d'affaires.

Les autres produits et charges opérationnels, d'un montant de 1 286 K€ comprennent l'abandon de créances Green Recovery (1 220) K€ au profit de Reims Aviation Industries.

Le résultat financier de (1 126) K€ est principalement lié aux charges d'intérêt sur le compte courant d'actionnaire (1 020) K€.



Le résultat net consolidé s'établit à (1 955) K€.

I.3.3. Eléments inhabituels

Aucun élément inhabituel n'est à signaler sur l'exercice 2009/2010.

I.3.4. Chiffre d'affaires

Sur l'exercice 2009/2010, le Groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 9,3 millions d'euros, intégralement réalisé par Reims Aviation Industries. Sur une période de 12 mois de janvier à décembre 2009, le Chiffre d'Affaires s'établit à 5,9 millions d'euros, contre 5,6 millions d'euros pour l'année civile 2008.

Le détail du chiffre d'affaires est indiqué ci-dessous au § 1.3.5.

I.3.5. Informations Sectorielles

Conformément à la norme IFRS 8 « secteurs opérationnels », le Groupe a distingué deux secteurs d'activité correspondant aux deux avions produits par le Groupe : « F-406 » et « Skylander SK-105 ».

F-406

Reims Aviation Industries conçoit et assemble le F-406, un avion bi-turbopropulseurs (bi-turbines) de 14 places réputé pour sa robustesse, sa fiabilité et son faible coût à l'entretien. Le premier exemplaire commercial de cet appareil a été livré en 1986.

Si l'activité de Reims Aviation Industries est principalement constituée par la construction et vente d'avions neufs, elle rénove également des avions achetés sur le marché de l'occasion pour les commercialiser (« retrofit ») ou les louer directement aux opérateurs (service « Heures de vol »). Compte tenu du nombre d'appareils F-406 en vol (plus de 83 actuellement), le service après vente (SAV) représente aussi une part importante et récurrente de l'activité.

Conçu comme une solution économique, flexible et polyvalente dans des conditions opérationnelles difficiles, cet avion est bien adapté dans sa **version « Commuter »** au transport de passagers et de fret. La société s'est aussi imposée par son savoir-faire en matière d'intégration de systèmes de haute technologie et propose dans son catalogue, plusieurs versions « Missions » spécialisées dans la surveillance aéroportée. Ce sont ces **versions « Missions »**, plus sophistiquées que la version « Commuter », qui représentent la majorité des appareils livrés sur les cinq dernières années.

La répartition géographique du chiffre d'affaires de GECI Aviation, pour l'activité liée au F-406 est la suivante :

Répartition CA (K€)	2007		2008		2009 (12 mois)		2009/10 (15 mois)	
France	1 108	11%	1 215	22%	1 501	25%	2 022	22%
International	8 719	89%	4 417	78%	4 544	75%	7 299	78%
Total	9 827	100%	5 632	100%	5 955	100%	9 321	100%

Skylander SK-105

L'activité actuelle portée par la filiale Sky Aircraft, qui ne génère pour le moment pas de chiffre d'affaires (appareil encore en développement), est localisée sur le site de Chambley Bussièrès en Lorraine, où la société Sky Aircraft s'est implantée à l'automne 2008.

La Société estime que les premières livraisons de Skylander à des clients commerciaux devraient avoir lieu fin 2012, au vu du dernier calendrier du programme de développement.



Répartition du Chiffre d'Affaires par secteur d'activité

La répartition du chiffre d'affaires de GECI Aviation par secteur d'activité est la suivante :

Répartition CA (K€)	2007		2008		2009 (12 mois)		2009/10 (15 mois)	
Vente avions neufs	7 628	78%	2 694	48%	1 742	29%	4 574	49%
Vente avions d'occasion rétrofités	-	0%	461	8%	758	13%	213	2%
Prestations de service (SAV) et ventes de pièces	2 199	22%	2 269	40%	3 214	54%	4 194	45%
Prestations heures de vol	-	0%	208	4%	241	4%	340	4%
Total	9 827	100%	5 632	100%	5 955	100%	9 321	100%

I.3.6. Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant du Groupe s'élève à (2 114 937€) au 31 mars 2010. Ce résultat opérationnel comprend une perte opérationnelle de (1 322 K€) sur l'activité F-406. A titre de comparaison, la perte d'exploitation de Reims Aviation Industries sur les 12 mois de janvier à décembre 2008 était de (2 017 K€)

Sur l'activité SK-105, le résultat opérationnel courant s'élève à (793 K€).

Le montant des frais de Développement relatifs au Skylander sur la période courant de janvier 2009 à mars 2010 porté en immobilisations incorporelles s'élève à 26 776 K€.

Ces frais ont été activés, en conformité avec la norme IAS 38, ce qui est détaillé au paragraphe 1.6.

I.3.7. Résultat net

Le résultat net consolidé de l'exercice annuel 2009/2010 ressort à (1 954 683€).

I.4. Situation financière

Les capitaux propres consolidés au 31 mars 2010 s'élèvent, après prise en compte du résultat de l'exercice, et traitement des apports en valeur comptable, à -4,4 millions d'euros. Les capitaux propres consolidés ajustés, prenant en compte les apports de GECI International en valeur d'apport s'élèvent à 135,8 millions d'euros.

Au 31 mars 2010, les dettes financières s'élèvent à 28 187 K€, et les liquidités s'élèvent à 104 K€.



I.5. Perspectives d'avenir et évolution prévisible du Groupe

F-406

A titre d'information, à fin juin, la synthèse des travaux actuels de prospections commerciales du F-406 se présente comme suit :

Continent / Zone	Nombre de prospects concernés	Nombre total d'appareils	Marques d'intérêt	Négociations en cours	Protocole d'accord, lettres d'intention ou commandes
Afrique	3	8	5	2	1
Amérique du Nord	2	51	51		
Amérique centrale et du Sud	2	40	40		
Asie hors Moyen Orient	11	109	45	50	14
Europe	3	5	4	1	
Moyen Orient	1	2		2	
Océanie	1	2		2	
Total	23	217	145	57	15

Parmi les appareils figurant dans le tableau ci-dessus, un fait l'objet d'une commande et quatre font l'objet d'un accord formel avec un client sous la forme d'un *Memorandum of Understanding* (Protocole d'accord).

Sur la période 2007-2009, la taille relativement petite de GECI Aviation (Reims Aviation Industries) et son chiffre d'affaires relativement faible comparé au prix unitaire d'un F-406 neuf (entre 2 et 4,5 millions d'euros, selon les versions et les équipements) expliquent en partie la volatilité du chiffre d'affaires passé. Les moyens, notamment financiers, donnés à GECI Aviation par son nouvel actionnaire GECI International ainsi que la commande actuelle et les commandes futures devraient en principe faire augmenter son chiffre d'affaires consolidé dans le futur, tout en réduisant sa volatilité.

Depuis cette date, un *Memorandum of Understanding* portant sur dix F-406 a été signé au mois de juillet avec un client Chinois.

Skylander

Il n'est possible d'évoquer ici que le marché potentiel, puisque le Skylander, en cours de développement, n'a pas encore généré de chiffre d'affaires. Les chiffres évoqués dans ce paragraphe proviennent soit d'estimations de la Société, soit d'études de marché externes qu'elle a commandées, notamment une auprès de la société de conseil américaine BACK Aviation, qui recense, dans une base de données, les flottes de la plupart des opérateurs aériens.

Le marché cible pour le Skylander, plus étendu que celui du F-406, est celui des turbopropulseurs de 9 à 45 places, dont la flotte actuelle est d'environ 13 000 appareils au plan mondial. Sur les 20 prochaines années, la Société estime qu'il y a un besoin de produire environ 13 500 nouveaux appareils :

- Remplacement de 7 000 appareils volant aujourd'hui (renouvellement pour cause de vieillissement),



- Production de 6 500 appareils pour accompagner la croissance du marché, estimée de manière prudente à 2% par an, laquelle croissance devrait se produire en raison des avantages importants des turbopropulseurs.

La Société entend capturer une proportion minoritaire mais significative de ce marché sur les vingt prochaines années, avec une offre de niche (F-406) particulièrement adaptée à l'usage « Missions » (surveillance aéroportée), et surtout grâce au Skylander, que ses performances et sa polyvalence destinent à de multiples usages.

A titre d'information, à fin juin 2010, la synthèse des travaux actuels de prospections commerciales du Skylander se présente comme suit :

Continent / Zone	Nombre de prospects concernés	Nombre total d'appareils	Marques d'intérêt	Négociations en cours	Protocole d'accord, lettres d'intention ou commandes
Afrique	14	113	109	4	
Amérique du Nord	2	85	85		
Amérique centrale et du Sud	11	62	50	12	
Asie hors Moyen Orient	21	155	57	94	4
Europe	11	139	33	106	
Moyen Orient	4	10	0	0	10
Océanie	1	2	0	2	
Total	64	566	334	218	14

Parmi les appareils figurant dans le tableau ci-dessus, quatorze font l'objet d'accords formels avec des clients sous la forme d'un *Memorandum of Understanding* (Protocole d'Accord) ou de *Letter of Intent* (Lettre d'Intention).

De plus, d'autres avions ne figurant pas dans le tableau ci-dessus font l'objet d'échanges et de discussions avec certains clients soumis à confidentialité.

1.6. Activité en matière de recherche et développement

GECI Aviation, a obtenu le label « Société Innovante » d'Oséo en mars 2007.

Bureau d'études et processus de ré industrialisation

La Société a mis en place ces dernières années et poursuit un processus de ré-industrialisation afin de réaliser une maquette numérique de l'avion F-406 :

- modélisation, numérisation et vectorisation des plans papier sur le logiciel de référence « Catia V5 »,
- modélisation et numérisation des pièces primaires,
- optimisation des processus d'assemblage,
- uniformisation des matériaux,
- standardisation des pièces primaires, des logiques d'intégration systèmes, etc.

L'objectif final est :

- de rendre les évolutions ultérieures de l'appareil plus simples à réaliser,
- d'augmenter le nombre de structures qui pourront être sous-traitées,
- de déléguer au maximum l'assemblage de l'ensemble des structures à des sous-traitants.



La nouvelle Reims Aviation Industries, à qui l'activité a été transférée, pourra alors se focaliser uniquement sur l'assemblage final du F-406 et augmenter sa capacité de production, tout en diminuant ses coûts.

Pour mener à bien ces modernisations et innovations, GECI Aviation a mobilisé d'importants moyens humains (ingénieurs et techniciens de recherche) et matériels (calculateurs, banc-test, outils de conception, de modélisation et de simulation...).

La Société dispose ainsi en interne d'un bureau d'étude agréé « Organisme de conception » (DOA) par les Autorités Aéronautiques nationales et Européennes (EASA).

Concernant Sky Aircraft, le développement du nouvel appareil Skylander SK-105 est en cours. La grande partie des charges de Sky Aircraft sont des frais de R&D, qui sont majoritairement activés et donc sans impact immédiat sur le compte de résultat.

Développement lié à l'activité F-406

En matière de recherche et développement, le Groupe a continué son activité Etudes dans le cadre des programmes avion en cours et des besoins ponctuels de solutions de réparation sur les avions déjà en service.

L'effort de modernisation du F-406 s'est poursuivi, en particulier sur ses équipements. Le bureau d'études a ainsi travaillé au développement d'évolutions techniques sur l'avion destinées à améliorer le confort en vol et à accroître les performances en mission. Le F-406 NG (« nouvelle génération »), qui découlera de ces travaux, annoncé en février 2009, bénéficiera de nombreuses améliorations, parmi lesquelles une climatisation renforcée, un nouvel habillage intérieur, une nouvelle livrée avionique tout écran, une augmentation de la performance au décollage sous catégorie restreinte, des réservoirs supplémentaires offrant une autonomie accrue et de nouvelles hélices haute performance en matériau composite. Il s'inscrit ainsi dans un programme de modernisation globale de l'avion, en cours d'exécution, estimé, d'ici 2012, à 6 millions d'euros et qui devrait être éligible aux dispositifs d'aide à l'innovation.

Par ailleurs, dans les années 2005 à 2008, la Société avait engagé un programme pluriannuel de développement concernant le processus de mise en fabrication du F-406 et plus particulièrement les gammes de fabrication et outillages spécialisés y afférents. Ce programme est détaillé au paragraphe 2.1.3. A la date du 31 mars 2010, le montant brut activé au bilan s'élève à 2 457 K€.

Les frais de R&D du F-406 lors des trois dernières années ont été les suivants :

En K€	2007	2008	2009/10
Frais R&D activés	1 524	933	0
Frais R&D passés en charge	685	0	0
Total	2 208	933	0

Développement lié à l'activité Skylander SK-105

En octobre 2008, compte tenu de l'évolution déterminante du programme Skylander, de son implantation en Région Lorraine et de ses développements financiers, le Groupe a décidé, après concertation avec ses commissaires aux comptes, que le projet Skylander répondait aux critères nécessaires à l'activation de ses charges de recherche et développement, encourues depuis cette date.

L'évaluation des dépenses activées résulte des suivis analytiques et des analyses menées par la Direction Financière et permettent d'estimer, avec fiabilité, les coûts de développement affectables au projet.



Les charges engagées sur Sky Aircraft sont composées essentiellement de frais de recherche (ingénieurs, machines, logiciels, etc.), du coût des intervenants internes comme des sous-traitants pour réaliser un avion entièrement élaboré sur Catia V5.

Des charges liées aux besoins de fonctionnement et de support sont également constatées et des coûts dits « administratifs ».

Ces coûts sont dédiés uniquement au développement du projet Skylander qui est définitivement logé dans la société Sky Aircraft et, en particulier, concernant les refacturations internes, les frais administratifs et les frais de support, seuls les frais directement attribuables au Skylander SK-105 sont retenus.

Ainsi, conformément aux conditions d'activation de l'Article 311-3.2 du Plan Comptable Général, et après avoir vérifié le respect de l'ensemble des critères d'activation nécessaire à l'application de la norme IAS 38, le Groupe GECI International a activé les frais de développement encourus à compter du 1^{er} octobre 2008. Ce traitement comptable sera poursuivi par GECI Aviation, maintenant que le programme Skylander fait partie du Groupe, suite à l'apport partiel d'actif de février 2010.

Le montant des frais de R&D relatifs au Skylander et activés au bilan au 31 mars 2010 s'élève à 28 798 K€, dont :

- 2 022 k€ pour la période du 1^{er} octobre 2008, au 31 décembre 2008, date de l'entrée de Geci International dans le capital de Reims Aviation industries (maintenant dénommée Geci Aviation),
- 26 776 k€ pour la période du 1^{er} janvier 2009 au 31 mars 2010.

I.7. Facteurs de Risques

La Société a procédé à une revue des risques qui pourraient avoir un effet défavorable significatif sur son activité, sa situation financière ou ses résultats (ou sur sa capacité à réaliser ses objectifs) et considère qu'il n'y a pas, à ce jour, d'autres risques significatifs hormis ceux présentés dans le présent paragraphe. Ces risques sont ceux que la Société considère comme étant susceptibles d'avoir un effet défavorable significatif sur la Société, son activité, sa situation financière, ses résultats ou son développement. Des risques ou des incertitudes aujourd'hui inconnus ou considérés comme non significatifs pourraient également produire un effet défavorable sur la Société, son activité, sa situation financière ou ses résultats. Si l'un ou plusieurs de ces risques ou incertitudes devaient survenir, les activités, la situation financière, les résultats et le développement de la Société pourraient s'en trouver affectés de manière défavorable.

I.7.1. Faits exceptionnels et litiges

Il n'existe pas de procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage, y compris toute procédure dont la Société a connaissance, qui est en suspens ou dont elle est menacée, susceptible d'avoir ou ayant eu au cours des 12 derniers mois des effets significatifs sur la situation financière ou la rentabilité du Groupe.

Le litige entre la Société et la société Atout Capital relatif, d'une part à des prestations de conseil et d'autre part, à un contrat de listing sponsor, a été tranché par le Tribunal de Commerce de Nanterre qui, aux termes d'un jugement du 2 février 2010, a condamné la Société à payer la somme totale d'environ 83.000 €, soit moins d'un tiers des sommes réclamées par le demandeur. La Société avait constitué au titre de ce litige une provision de 225 000 € dont le solde a été repris.

Concernant le litige avec la société Alema SA portant sur un contrat de fourniture, ce dernier a été transféré dans le cadre de l'apport partiel d'actif de l'activité « F-406 » à la nouvelle société Reims Aviation Industries issue de l'apport. La procédure a été suspendue compte tenu des négociations entre les parties. La société Alema SA fait actuellement l'objet d'une procédure de liquidation judiciaire et



Reims Aviation Industries est dans l'attente du résultat de la liquidation judiciaire de ce fournisseur. La Société estime que l'impact de ce litige ne devrait pas être significatif.

Enfin, les sociétés Finances Conseils et Participation (FCP) et 3A, deux sociétés de conseil en management, d'entreprise, ont obtenu en mai 2009 une ordonnance d'injonction de payer des sommes qu'elles réclamaient aux termes de conventions antérieures d'assistance et de prestation de services. La Société a formé opposition aux ordonnances d'injonction de payer et a assigné chacune des sociétés devant le juge de l'exécution de Nanterre en invoquant l'irrecevabilité des actions des sociétés FCP et 3A. Le total des demandes de ces litiges porte sur moins de 100 000 €. Les procédures sont pendantes et la Société est confiante dans l'issue du litige.

Par ailleurs, la Société a fait l'objet, en 2007, d'un contrôle fiscal portant sur les exercices 2004, 2005, 2006. A l'issue de la période de contrôle, la Société a fait l'objet d'un redressement portant sur environ 200 000 €. La procédure, toujours en cours, a été transférée à la nouvelle filiale Reims Aviation Industries du fait de l'apport partiel d'actifs visé précédemment.

Enfin, un ancien salarié a saisi le Conseil des Prud'hommes en avril 2010 suite à son licenciement, le total des demandes s'élevant à d'environ 300 000 €. Au vu des éléments du dossier, GECI Aviation et ses conseils estiment que l'impact éventuel de ce litige sur sa situation financière ne devrait pas être significatif, et n'a donc pas fait l'objet d'une provision.

I.7.2. Risques de crédit et/ou de contrepartie

GECI Aviation estime ne pas avoir aujourd'hui un risque de crédit ou de contrepartie significatif vis-à-vis d'un tiers. Le coût relativement important et le délai (six à dix huit mois, selon les cas) de fabrication d'un avion commandé par un client pourrait créer un risque de contrepartie vis-à-vis de ce client, notamment si une fraction significative du prix n'était payée qu'à l'achèvement ou après l'achèvement de la fabrication.

En réalité, pour toutes les commandes signées ces dernières années, les clients s'étaient engagés à verser des acomptes au fur et à mesure de l'avancement de la fabrication, correspondants aux coûts engagés par la Société, ce qui limite très fortement le risque de contrepartie. Les contrats fermes étant majoritairement signés avec des clients étatiques ou parapublics, le risque a été fortement réduit.

A compter de 2012, Sky Aircraft prévoit de commencer la fabrication des premiers Skylander SK-105, pour des clients dont certains seront des opérateurs privés. La Société compte avant cette date mettre en œuvre des procédures très strictes pour limiter le futur risque de contrepartie, par une politique de perception d'acomptes au fur et à mesure de l'avancement de la production d'avions, comme avec le F-406, et ensuite par une forte réduction du risque résiduel grâce à des couvertures d'assurance crédit.

I.7.3. Risques opérationnels

La Société étant devenue une holding, les risques présentés ci-après concernent principalement ses deux filiales opérationnelles qu'elle consolide.

■ Risques liés à des dépendances vis-vis de tiers

Les technologies externes utilisées par la Société sont principalement des logiciels de dessin, maillage et calcul de résistance. La Société s'appuie sur des logiciels standards du marché faisant référence dans le secteur de l'aviation, comme le logiciel CATIA, développé et commercialisé par la société Dassault Systèmes.

Il n'existe pas de risques significatifs liés aux fournisseurs de la Société ou de ses filiales, qui s'adressent à de nombreux fournisseurs, ne représentant pas un montant d'achat significatif. A cet égard, l'activité de la société Alema Production, sous-traitant de la société Alema SAS, et fournisseur de sous-ensembles, mise en redressement judiciaire le 3 mars 2009, a été reprise à la Barre par ses dirigeants en janvier



2010 et l'approvisionnement auprès de la nouvelle société est en cours de sécurisation, notamment par le biais de la négociation d'un nouveau contrat.

Si GECI Aviation ou l'une de ses filiales venait à perdre certains de ses salariés, son activité pourrait en être négativement affectée. Toutefois, ce risque est largement atténué par l'organisation de la Société, sa structure de management et par un effectif désormais de l'ordre de 900 salariés pour le Groupe GECI International, auquel appartient la Société, réduisant fortement la dépendance à un petit nombre de salariés clés.

■ **Risque vis-à-vis d'un nombre réduit de clients :**

Les chiffres d'affaires (vente d'avions et de services) réalisés avec les dix premiers clients lors du dernier exercice ont été les suivants :

Année 2009/10	CA (en k€)	%	% cumulé	Année 2008	CA (en k€)	%	% cumulé
Client 1	2010	22%	22%	client 4	1619	29%	29%
Client 2	1354	15%	37%	client 2	1116	20%	49%
Client 3	991	11%	48%	client 3	1076	19%	68%
Client 4	800	9%	57%	client 1	878	16%	84%
Client 5	586	6%	63%	client 6	304	5%	89%
Client 6	498	5%	68%	client 11	297	5%	94%
Client 7	340	4%	72%	client 7	145	3%	97%
Client 8	177	2%	74%	client 12	75	1%	98%
Client 9	140	2%	76%	client 10	49	1%	99%
Client 10	99	1%	77%	client 13	45	1%	100%

Les accords de confidentialité, et plus généralement les usages commerciaux, ne permettent pas de citer nommément les clients.

La taille actuellement relativement réduite de GECI Aviation et la nature de ses ventes actuelles, des avions F-406 neufs ou d'occasion, représentant des montants unitaires importants par rapport au chiffre d'affaires d'une année donnée, font que les deux ou trois premiers clients d'un exercice représentent forcément une fraction élevée du chiffre d'affaires de cet exercice.

Pour autant, la Société estime qu'elle n'a qu'une faible dépendance vis-à-vis d'un client particulier car, les clients se renouvelant d'une année sur l'autre au gré des nouveaux contrats. Il devrait en être de même pour la commercialisation des futurs avions Skylander, activité de la filiale Sky Aircraft.

La dépendance vis-à-vis d'un nombre réduit de clients diminue en 2009/10 par rapport à 2008. Par ailleurs, une partie non négligeable du chiffre d'affaires est réalisée par des prestations de maintenance sur avions et se trouve ainsi sécurisée.



■ Risques liés au développement du Skylander SK-105

Tout grand projet industriel, en particulier dans le domaine de l'aéronautique, présente a priori un risque de non aboutissement, de non obtention de la certification aéronautique ou de dépassement des coûts ou des délais.

GECI Aviation a tablé sur un calendrier de développement réaliste, avec le vol du premier prototype au second semestre 2011, l'obtention de la certification au second semestre de la même année et la livraison du premier appareil commercial fin 2012.

Elle s'est efforcée de limiter les risques ci-dessus, grâce aux éléments suivants :

Absence de défis technologiques majeurs : Le Skylander SK-105 ne représente pas d'importants défis technologiques car c'est un appareil qui fait appel à des technologies éprouvées depuis longtemps et robustes, comme un train d'atterrissage fixe (réduction des problèmes potentiels d'hydraulique), une cabine non pressurisée (réduction des problèmes potentiels liés à l'étanchéité) et une carlingue en aluminium (absence de matériaux composites à usinage complexe). Les moteurs et l'avionique proviennent de fournisseurs réputés et ont déjà largement fait preuve de leur fiabilité.

- **Simplicité de la conception** : Sky Aircraft a veillé à simplifier fortement la conception de l'appareil, avec seulement environ 5.000 pièces pour sa fabrication, ce qui est un record pour cette catégorie d'avions. Cela devrait permettre de limiter significativement les risques industriels liés à l'assemblage de l'appareil.

- **Une conception 100% numérique** : Ceci facilitera les communications entre Sky Aircraft et ses sous-traitants et réduira le risque d'erreurs.

- **De fortes compétences et expériences en aéronautique**: GECI Aviation et sa filiale Sky Aircraft peuvent s'appuyer sur l'expérience de GECI International, acteur de l'ingénierie aéronautique depuis presque 30 ans et de Reims Aviation Industries, qui a produit ou assemblé plus de 6.000 avions turbopropulseurs à Prunay depuis 50 ans. En outre, une équipe de direction expérimentée a été recrutée, ayant déjà travaillé chez des constructeurs aéronautiques ou chez leurs grands sous-traitants, comme Dassault Aviation, Airbus Allemagne, Grob Aerospace, Zodiac division aéronautique civile.

Par ailleurs, comme pour tout nouvel avion, le Skylander SK-105 devra obtenir une certification des autorités aéronautiques, notamment européennes et américaines, pour pouvoir effectuer des vols commerciaux. La Société ne s'attend pas à des difficultés pour cette obtention, car le Skylander présente peu d'innovations technologiques, et se situe, du fait de sa taille, dans le champ de la certification CS-23/FAR-23, qui est moins difficile et moins longue à obtenir que pour les avions de taille supérieure.

Le dossier Skylander fait l'objet d'un suivi depuis 2009 par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) et a été présenté fin 2009 à l'Agence Européenne pour la Sécurité de l'Aviation (EASA), avec laquelle les contacts se poursuivent régulièrement en vue d'une certification EASA CS-23.

Pour autant, et malgré ces précautions, GECI Aviation ne peut pas garantir que le développement du Skylander SK-105 ne connaîtra pas de retard ou de dépassement de coût, ni que la certification aéronautique sera obtenue dans les délais prévus. Si ces risques se matérialisent, cela pourrait affecter négativement la situation financière et les résultats futurs de GECI Aviation.

■ Risques de pénalités et de dépassement de coûts sur certaines commandes

L'activité de constructeur aéronautique conduit à prendre des engagements vis-à-vis de certains clients, en matière de coûts et de délais. Or certains de ces engagements peuvent parfois ne pas être complètement respectés, à cause d'aléas pendant la période relativement longue allant de la signature d'une commande à la livraison de l'appareil. Cela expose GECI Aviation à des risques financiers en cas de retard de livraison, mais aussi en cas de certaines non-conformités techniques. Après négociation avec le client, ces risques pourraient se traduire par le paiement de pénalités et/ou l'obligation de corriger des non-conformités. A titre d'information, pour les trois dernières années 2007, 2008 et 2009, les charges comptables relatives à des pénalités de retard (dépenses effectives ou provisionnement pour risque futur) ont représenté respectivement 316 972 €, 384 000 € et 27 093 €.



■ **Risque d'annulation ou de report**

Le risque d'annulation ou de report est inhérent à tous les appels d'offre et non pas spécifique à ceux auxquels répond GECI Aviation ou ses filiales.

La clientèle des avions Skylander SK-105 et F-406 est essentiellement constituée d'entités étatiques ou semi-étatiques. De par la nature de ces entités, leur processus de décision s'inscrit dans un horizon long et teinté de considérations nationales et politiques.

La société GECI Aviation, en raison du caractère de son activité et du profil de sa clientèle (clients étatiques ou semi-étatiques, grand donneurs d'ordres industriels nationaux et étrangers), n'est pas exposée à un risque industriel ou commercial particulier, c'est-à-dire différent des autres sociétés de construction aéronautique.

En raison de la nature étatique de sa clientèle et de la nature publique des appels d'offres, le Groupe ne peut pas garantir d'être choisie systématiquement comme soumissionnaire dans le cadre de ce type de contrats avant la fin du processus décisionnel.

L'industrie aéronautique est notoirement caractérisée par des cycles de décision longs et un fort aléa relatif à la réalisation de prises de commandes.

Cet aléa ne révèle que le caractère cyclique de l'industrie aéronautique mais aucunement la performance commerciale de la Société.

Par ailleurs, le rythme des commandes d'avions présente des tendances cycliques liées, non seulement à l'évolution du trafic aérien elle-même liée à l'évolution des conditions économiques, mais également au rythme de vieillissement et de renouvellement des flottes d'avions, ainsi qu'aux décisions d'équipements et à la capacité financière des compagnies aériennes et des opérateurs. GECI Aviation estime que les cycles peuvent affecter son niveau d'activité et donc à terme sa situation financière.

■ **Risques liés à la croissance externe**

La Société n'a pas réalisé d'opérations de croissance externe sur les cinq dernières années. En cas de croissance externe future, on ne peut exclure que la Société puisse connaître des difficultés d'intégration de la ou des entités nouvellement acquises. Sachant qu'aucune acquisition n'est à l'ordre du jour, la stratégie de GECI Aviation repose pour les prochaines années uniquement sur la croissance organique du Pôle Aviation. La Société pourra le cas échéant faire appel aux compétences de son actionnaire majoritaire GECI International, qui a l'expérience réussie de l'intégration de deux acquisitions, dont la Société elle-même, lors des cinq dernières années.

■ **Risques inhérents à la mise en production, et à la montée des cadences des appareils**

La Société estime que le dimensionnement et la disposition des installations techniques (usines, hangar) ne devraient pas poser de difficultés pour atteindre :

- une cadence maximum de 10 avions par an, qui peut être envisagée avec les structures immobilières actuelles, dans le cas du programme F-406,
- une cadence de neuf avions par mois prévue pour l'assemblage du Skylander SK-105 à partir du mois de mai 2015, avec un maximum de 12 avions par mois.

Toutefois, la construction de l'usine d'assemblage du Skylander SK-105 pourrait subir des retards dus aux aléas inhérents à la construction de bâtiments (retards dus à des problèmes de sol, de météorologie etc.). GECI Aviation estime que de tels retards pourraient affecter son niveau d'activité et donc à terme sa situation financière.

Même si des aléas sont toujours possibles, la montée en cadence de la production ne semble ainsi pas soulever de difficultés particulières et aucun autre site de production n'est, à ce jour, envisagé.



I.7.4. Risque de liquidité

Le risque de liquidité correspond au risque d'incapacité à faire face aux échéances de remboursement des dettes bancaires et plus généralement des autres obligations financières. L'approche de GECI Aviation pour gérer le risque de liquidité est de s'assurer, dans la mesure du possible, qu'elle disposera toujours de liquidités suffisantes pour honorer ses passifs, lorsqu'ils arriveront à échéance, dans des conditions normales ou «tendues», sans encourir de pertes inacceptables ou porter atteinte à la réputation de la Société.

La Société a procédé à une revue spécifique de son risque de liquidité et elle considère être en mesure de faire face à ses échéances à venir, d'autant que :

-pour ses besoins courants, elle pourra faire appel le cas échéant au pool de trésorerie du Groupe GECI International, une convention de trésorerie ayant été signée entre les deux sociétés. Cette convention, d'une durée indéterminée, valable tant que GECI Aviation est contrôlée par GECI International, permet à la Société d'avoir un solde débiteur dans le pool de trésorerie jusqu'à huit millions d'euros, moyennant une rémunération à un taux d'intérêts négocié périodiquement par les deux parties, mais avec un maximum de 6% par an. A ce jour, cette faculté de tirage est utilisée en totalité ;

-et pour ses besoins plus importants liés au développement du Skylander SK-105 et du F-406, la Société veille à ne pas prendre d'engagements significatifs tant que les financements correspondants ne sont pas assurés (aides régionales ou nationales, avances OSEO, augmentations de capital, acomptes versés par des clients, etc.).

Dans ces conditions, GECI Aviation estime être peu exposée actuellement au risque de liquidité que ce soit à court ou à moyen terme, à condition que les financements évoqués au paragraphe 1.7.5 soient bien mis en place.

I.7.5. Risques de financement des développements en cours

GECI Aviation est engagée dans un programme pluriannuel de développement du futur appareil Skylander SK-105. Le montant total de ce programme, depuis son réel démarrage dans le groupe GECI International en 2008 et jusqu'à l'achèvement prévu fin 2012, représente un total d'environ 160 M€, auquel s'ajoute un besoin de financement de 10 M€ pour le F-406. Sur ce montant total :

- **42 M€ ont déjà été obtenus ou ont déjà été financés, d'ici au 31 décembre 2010.** Sur cette somme, 25 M€ proviennent des ressources propres du groupe GECI International, issues notamment de ses disponibilités financières existantes, des flux de trésorerie dégagés par son activité Ingénierie, d'apports en compte courant effectués par l'actionnaire principal de GECI International. 8 M€ viennent de l'augmentation de capital réservée réalisée par GECI International en décembre 2009 et dont ont bénéficié GECI Aviation Industries et Sky Aircraft (les deux filiales de GECI Aviation qui développent le Skylander SK-105). Par ailleurs, 5 M€ sont issus des aides et subventions déjà encaissés (PAT, AFR, OSEO), et 4 M€ proviennent du programme de Crédit Impôt Recherche (CIR) ;
- **36 M€ de financements supplémentaires ont été assurés d'ici à 2012.** Ils se composent de l'usine dont le coût (15 M€ compris dans les 160 M€ nécessaires au financement total du programme Skylander SK-105) est avancé par la Région Lorraine au travers d'un financement en crédit bail, 6 M€ de Crédit d'Impôt Recherche à venir, 9 M€ d'avances remboursables régionales et 6M€ qui représentent le solde des aides et subventions (PAT et OSEO) ;
- **27 M€ sont en phase de négociation ou d'obtention.** Cette somme est composée de 20 M€ qui proviennent de prêts bancaires en cours de négociation et dont le cautionnement à 75% par OSEO a d'ores et déjà été obtenu, et de 7 M€ d'investissement en capital émanant de la Région Lorraine (sous réserve de l'accord du Conseil d'Etat, l'Assemblée Générale du Conseil Régional ayant déjà donné son accord.



Besoin de financement

Investissement global : 170 M€

- SK-105 : 160 M€
- F406 : 10 M€

Financements réalisés au 31 dec 2010 : 42 M€ <ul style="list-style-type: none"> ➤ GECI International 25 M€ ➤ Aides & Subventions 5 M€ ➤ Crédits Impôt Recherche 4 M€ ➤ Augmentation de capital réservée sur GECI Int 8 M€ 	En cours de finalisation 2010/2011 : 27 M€ <ul style="list-style-type: none"> ➤ Prêt bancaire cautionné à 75% OSEO 20 M€ ➤ Investissement en capital par la Région 7M€
Financements assurés d'ici à 2012 : 36 M€ <ul style="list-style-type: none"> ➤ Usine 15 M€ ➤ Crédit Impôt Recherche 15 M€ ➤ Avances remboursables régionales 9 M€ ➤ Aides et Subventions 6 M€ 	Reste à financer : 65 M€

Sur un besoin primaire de 170 millions d'euros, 78 millions d'euros sont déjà sécurisés et 27 millions d'euros en cours de négociation, ce qui assurera le financement à hauteur de 62 %.

Plusieurs sources possibles sont identifiées pour l'obtention des 65 millions d'euros restant à financer, et notamment le recours à des opérations de marché.

La Société est confiante dans sa capacité à obtenir dans les délais prévus, compatibles avec le calendrier du programme, les financements nécessaires à l'achèvement du programme de développement, au fur et à mesure que les besoins financiers se feront sentir.

1.7.6. Risques de marché

Le marché de GECI Aviation, celui des avions bi-turbopropulseurs légers, est pour le moment assez peu concurrentiel. La plupart des avionneurs qui y étaient présents l'ont quitté ces trente dernières années, soit, comme Embraer, en migrant vers des appareils de plus grande taille et/ou utilisant la technologie des moteurs à réaction, soit en disparaissant ou en abandonnant cette activité.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'appareil F-406, la Société considère que le seul concurrent crédible est la société américaine Beech Aircraft Corporation, appartenant au groupe Hawker Beechcraft, mais elle estime que leurs appareils bi-turbopropulseurs sont néanmoins moins performants que le F-406.

En ce qui concerne le futur appareil Skylander SK-105, la Société estime qu'il n'existe pas aujourd'hui de concurrents crédibles, car les rares acteurs présents sur ce segment sont :

- Chinois ou Européens de l'Est, produisant des appareils non certifiés aujourd'hui par l'Union Européenne ou les Etats-Unis, et rien n'indique qu'ils seront certifiés dans un avenir prévisible,
- de petits acteurs cherchant à produire de nouveau des turbopropulseurs conçus dans les années 1960 ou 1970, et dont la production avait été interrompue. Sauf à ce que leurs promoteurs procèdent à des travaux de ré-ingénierie lourds et coûteux, ces appareils devraient être peu concurrentiels et/ou n'arriveraient que tardivement sur le marché.



Enfin, l'entrée d'un nouvel acteur sur le marché des turbopropulseurs nécessiterait un investissement financier de près de 100 M€ pour un avion type F-406 et de nettement plus pour un avion type Skylander (estimations Société), pour le développement de l'avion, la mise en place de l'outil de production et l'effort commercial initial. Cela constitue une barrière relativement forte à l'entrée.

En réalité, le facteur de risque a priori le plus important à cet égard porte non sur la concurrence, mais sur la taille à moyen et long terme des marchés du F-406 et du Skylander SK-105, la Société ayant de fortes ambitions pour ces deux appareils. Les multiples études de marché menées depuis 2004 par GECI International, maison mère de la Société, lui permettent d'être relativement confiante. La signature d'une commande pour un appareil F-406 et d'une *Letter of Intent* (Lettre d'Intention) portant sur dix (10) Skylander depuis le Salon du Bourget en juin 2009, la conforte dans cette analyse. Enfin, de nombreuses marques d'intérêt pour le Skylander ont été reçues de la part de compagnies aériennes présentes sur les cinq continents et la Société espère transformer certaines en commandes d'ici deux ans, une fois le développement du Skylander davantage avancé. Pour autant, GECI Aviation ne peut évidemment pas garantir le rythme de transformation des prospections commerciales en commandes, le volume des ventes futures et leur rentabilité, qui dépendent étroitement de l'évolution du marché.

I.7.7. Risque de taux

L'endettement de GECI Aviation est issu pour l'essentiel de l'activité Skylander, qui a fait l'objet d'un apport partiel d'actifs à GECI Aviation le 16 février 2010.

Est présentée ici, pour mieux appréhender la réalité économique, la structure d'endettement issu des comptes consolidés au 31 mars 2010.

	En k€		
	Mars.10	Mars.10 à un an au plus	Mars.10 à + d'un an
Compte-Courant actionnaires	23 118		23 118
Autres dettes financières (dont compte courant)	553	112	441
Avances remboursables (OSEO ...)	4 234	0	4 234
Dettes de crédit-bail	382	90	292
Découverts et autres	4	4	
Dettes financières	28 291	206	28 085
<i>dont court et moyen terme</i>	<i>206</i>	<i>206</i>	
<i>dont long terme</i>	<i>28 085</i>		<i>28 085</i>
Disponibilités et assimilés	-104		
Endettement (Trésorerie) Net(te)	28 187		

Les avances conditionnées Oséo et AFR (aides à finalité régionale) ne portent pas intérêt. Les autres dettes sont des dettes à taux fixes. Dans ces conditions, l'exposition au risque de taux se limite aux disponibilités et assimilés. Si les taux d'intérêt devaient augmenter de 1%, l'impact sur les produits financiers de GECI Aviation serait une hausse non significative de 2 K€ sur un an.

Dans ces conditions, GECI Aviation estime actuellement être peu exposée au risque de taux.



I.7.8. Risque de change

L'exposition de GECI Aviation au risque de change est actuellement non significative, tous ses contrats en cours étant libellés en euro.

La politique de la Société et du Groupe est, et restera, de facturer, autant que possible, dans la devise de ses coûts directs, ce qui réduit son risque de change. L'essentiel des contrats clients passés et présents (ventes de F-406 neufs ou d'occasion après retrofit, prestations de service après vente ou d'heures de vol) ont ainsi été facturés en euro, ce qui réduit fortement le risque de change.

La montée en puissance prévue des ventes de Skylander SK-105 à partir de 2012 à un portefeuille de clients qui devrait être diversifié, et dont certains ne voudront sans doute pas être facturés en euro, devrait créer une exposition au risque de change nettement plus significative. La Société mettra en place une politique de gestion stricte du risque de change, à la fois en réduisant l'exposition (compensation autant que faire se peut entre les ventes dans d'autres devises que l'euro et les achats dans ces mêmes devises, signature de contrats en dollar avec des sous-traitants même européens pour compenser les ventes en dollar, comme c'est la pratique chez d'autres constructeurs aéronautiques) et en ayant recours à des couvertures de change, certaines (ventes à terme) ou optionnelles pour éliminer le risque de change résiduel.

I.8. Evénements importants dans le groupe postérieurs à la clôture de l'exercice clos le 31 mars 2010

La Société a réalisé le 9 juillet 2010 une augmentation de capital par offre au public, pour un montant global de 19 308 K€, par émission d'actions avec suppression du droit préférentiel de souscription, au prix d'émission de 1,38€ par action.

Avec cette opération, le capital social de la Société est désormais composé de 66.367.187 actions, d'un nominal de 0,10€, représentant un capital social de 6.636.718,70€.

La répartition du capital est désormais la suivante :

GECI International : 91,20 %

Autres actionnaires : 8,80 %

Cette augmentation de capital a permis, outre le renforcement des fonds propres, l'accélération du développement de l'activité de construction d'avions avec notamment la fabrication des 2 prototypes et des cellules d'essai du Skylander SK-105 et le renforcement de la chaîne de production du F-406.



II. Présentation des Comptes Sociaux

II.1. Présentation générale – Activité et situation de la Société

L'exercice social, d'une durée de 12 mois, commence le 1^{er} avril et se termine le 31 mars de l'année suivante, et ce à compter de l'exercice ouvert le 1^{er} avril 2010. Antérieurement, l'exercice social coïncidait avec l'année calendaire. L'exercice social 2009/2010 est un exercice de transition, d'une durée exceptionnelle de 15 mois, du 1^{er} janvier 2009 au 31 mars 2010.

La société GECI Aviation est la société mère du groupe GECI Aviation, composé des sociétés GECI Aviation Industries, Sky Aircraft et Reims Aviation Industries. Elle assure la direction et la coordination d'ensemble du Groupe.

II.1.1. Modalités de présentation

Nous vous précisons que les comptes annuels de la Société ont été établis selon les mêmes normes et méthodes comptables que l'exercice précédent.

II.1.2. Faits caractéristiques de l'exercice

Les faits caractéristiques de l'exercice, listés ci-après, qui sont identiques pour le Groupe et la Société, sont détaillés au paragraphe 1.2

- Apport à la Société de l'activité SKYLANDER de GECI INTERNATIONAL- Abandon du compte courant Green Recovery
- Mise en place d'un contrat de liquidité
- Apport partiel d'actif de la branche F406 par la Société (antérieurement dénommée Reims Aviation Industries) à la SASU Reims Aviation Industries (nouvelle structure créée à cet effet)
- Changement de gouvernance d'entreprise, changement de date de clôture

Par ailleurs, le litige Atout Capital est détaillé au paragraphe 2.1.12.

II.1.3. Activité de la Société - Examen des comptes annuels de la Société

ACTIF (en euros)	Brut	Amort.Dépr.	31/03/10	31/12/08
Capital souscrit non appelé				
ACTIF IMMOBILISÉ				
Immobilisations incorporelles	9 005 000		9 005 000	2 196 894
Immobilisations corporelles				730 677
Immobilisations financières	128 226 587		128 226 587	230 637
TOTAL (I)	137 231 587		137 231 587	3 158 208
ACTIF CIRCULANT				
Stocks				1 964 152
Créances	61 501		61 501	4 505 996
Valeurs mobilières de placement				4 776 041
Disponibilités	2 138		2 138	5 915
Comptes de régularisations				
Charges constatées d'avance	70 964		70 964	231 778
TOTAL (II)	134 603		134 603	11 483 882
Écart de conversion actif (V)				16 778
TOTAL GENERAL (I à V)	137 366 190		137 366 190	14 658 868

Le poste « immobilisations incorporelles » est impacté par les éléments suivants :

- la Société a engagé un important programme pluriannuel de développement concernant le processus de mise en fabrication du produit F406 et plus particulièrement les gammes de fabrication et outillages spécialisés y afférents. L'entité estimant que ces coûts répondaient aux critères fixés par l'article 2-6 du règlement CC n°2004-6, a décidé l'activation de ces coûts de développement composés essentiellement de frais de personnels internes (bureau d'étude) et frais externes de sous-traitance. Le programme global est composé de plusieurs modules pouvant être mis en service de façon autonome. Les modules achevés sont comptabilisés en frais de développement et amortis linéairement sur une durée de 10 ans à compter de leur mise en service. La durée d'amortissement retenue correspond à la durée d'utilisation du processus de mise en fabrication. Les modules inachevés à la clôture de l'exercice sont comptabilisés en immobilisations incorporelles en cours et non amortis. Au 31 mars 2010, le programme est terminé :
 - Modules terminés et activés au 31 mars 2010 : 2 457 K€
 - Amortissements cumulés au 31 mars 2010 : 585 K€
 - Dotation aux amortissements de la période : 307 K€

Dans le cadre de ce programme pluriannuel de développement du processus de mise en fabrication du produit F406, la Société acquiert des outillages de fabrication qu'elle a décidé d'amortir linéairement sur une durée de 10 ans.

- Au 31 mars 2010, les immobilisations incorporelles ont été apportées à la nouvelle société Reims Aviation Industries sauf les marques et dessins du Skylander reçus en apport de GECI International pour 9 000 000 € et les marques et dessins du F406 pour 5 000 €.



La Société ne détient plus d'immobilisations corporelles suite à l'apport partiel d'actif opéré au bénéfice de la nouvelle société Reims Aviation Industries.

La Société détient des participations financières au sein de :

- Geci Aviation Industries pour 119 661 609,09 €, à la suite de l'apport partiel d'actifs de l'activité Skylander du 16 février 2010, placé sous le régime fiscal des scissions,
- Reims Aviation Industries pour 8 564 977 €.

La proximité de la date de clôture des comptes et des dates d'établissement des rapports du commissaire à la scission permet de considérer que la valeur d'inventaire des titres de participation correspond à la valeur d'utilité.

La Société ne détient pas de stock.

Le poste « créances » d'un montant de 61 501 euros recouvre principalement une créance en compte courant sur Reims Aviation Industries pour 52 681 euros.

Le poste « charges constatées d'avance » a été impacté par l'événement suivant : sur un exercice précédent, l'entreprise a vendu l'avion SN13 à une société de financement pour contracter auprès d'elle un contrat de crédit bail. Le premier loyer d'un montant de 150 K€ est étalé sur la durée du contrat soit 84 mois. Cet étalement est comptabilisé par le compte « charges constatées d'avance ». Le loyer comptabilisé en charge sur la période s'élève à 164 K€. Par ailleurs, suite à l'opération de refinancement de l'avion, la société a constaté une moins value technique de 144 K€ qu'elle a étalé sur la durée du contrat de crédit bail soit 84 mois. Cet étalement est comptabilisé par le compte « charges constatées d'avance ». L'étalement de la moins value sur la période a été comptabilisé en charge pour 26 K€. Le montant des charges constatées d'avance lié à cette opération s'élève au 31 mars 2010 à 152 K€

Les charges constatées d'avance pour un montant de 70 964 € sont relatives à des factures d'honoraires concernant l'exercice 2010/2011.

PASSIF (en euros)	31/03/10	31/12/08
CAPITAUX PROPRES		
Capital social ou individuel	5 237 528	657 964
Autres capitaux propres	131 685 335	7 687 013
TOTAL (I)	136 922 863	8 344 977
AUTRES FONDS PROPRES (avances conditionnées)	0	100 000
TOTAL (II)		100 000
PROVISIONS		469 172
TOTAL (III)		469 172
DETTES		
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit	54 820	75 077
Emprunts et dettes financières divers	324 778	1 829 720
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	63 729	2 908 862
Dettes fiscales et sociales		890 457
Autres dettes		40 603
COMPTES DE RÉGULARISATION		
Produits constatés d'avance		
TOTAL (IV)	443 327	5 744 719
Ecarts de conversion passif (V)		
TOTAL GENERAL (I à V)	137 366 190	14 658 868



Le poste « capitaux propres » de 136 922 863 € a été principalement impacté par la rémunération de l'apport partiel d'actif du 16 février 2010 qui s'est traduit par :

- une augmentation de capital d'un montant nominal de 4 579 107,70 €,
- une prime d'apport de 124 082 501,39 €.

Les actions nouvelles ainsi émises par la Société l'ont été à 2,81 € par action. Le nominal de l'action étant de 0,10€, cela a eu pour conséquence l'émission de 45 791 077 actions nouvelles, qui venant s'ajouter aux 6 584 209 actions existantes, ont porté le nombre total des actions de la Société à 52 375 286. Ces actions nouvelles ayant été émises en faveur de GECI International, la part de cette dernière dans le capital de la Société est passée de 59,1% à 94,81%.

Le résultat de l'exercice s'élève à 12 435 €.

Les dettes auprès d'établissements de crédit recouvrent des concours bancaires courants pour 54 820 €.

Les emprunts et dette financières divers de 324 778 € recouvrent le compte courant avec Reims Aviation Industrie.

Les dettes fournisseurs s'élèvent à 63 729 €.

COMPTE DE RESULTAT (en euros)	31/03/10			31/12/08
	France	Exportation	Total	
Chiffres d'affaires net	2 032 696	7 298 470	9 331 166	5 632 197
Autres produits d'exploitation			1 977 342	332 816
			Total produits d'exploitation	5 965 013
			Total charges d'exploitation	7 981 807
RESULTAT D'EXPLOITATION			- 1 672 107	- 2 016 794
			Total des produits financiers	89 322
			Total des charges financières	236 367
RESULTAT FINANCIER			134 020	- 147 045
RESULTAT COURANT AVANT IMPOTS			- 1 538 087	- 2 163 839
			Total produits exceptionnels	81 378
			Total charges exceptionnelles	435 285
RESULTAT EXCEPTIONNEL			1 286 398	- 353 907
Impôts sur les bénéfices			- 264 124	- 261 376
			TOTAL DES PRODUITS	6 135 713
			TOTAL DES CHARGES	8 392 083
BENEFICE OU PERTE (Total des produits – Total des charges)			12 435	- 2 256 370

Le chiffre d'affaires net de la Société s'élève à 9 331 166 € sur 15 mois contre 5 632 197 € pour l'exercice précédent de 12 mois. Les ventes à l'export représentent 7 298 470 euros, soit 78% du total. Sur ces ventes à l'export, les ventes de produits finis s'élèvent à 4 574 091 euros, soit 62%

La variation de production stockée constitue un produit de 1 944 268 €.

Les subventions d'exploitation représentent 18 000 €.



Les transferts de charges, pour 13 644 € et les produits divers de gestion courante, pour 1 430 €, complètent les produits d'exploitation qui s'élèvent au total à 11 308 508 €.

Les charges d'exploitation se montent quant à elles à 12 980 615 €, parmi lesquels :

- des achats de marchandises pour 566 099 €,
- des consommations de matières et autres approvisionnements pour 3 104 865 €, dont 2 540 209 € d'achats de pièces pour l'avion SN 97,
- des autres achats et charges externes pour 5 128 961 €, dont 2 152 145 € de sous-traitance de production ou réparations, 455 481 € de commissions et courtages sur ventes,
- les impôts, taxes et versements assimilés s'élèvent à 152 881 €,
- les salaires et traitements se montent à 2 491 656 €, auxquels viennent s'ajouter des charges sociales pour 1 021 111 €,
- des dotations aux amortissements pour 473 356 €,
- d'autres charges pour 41 687 €, dont 37 500 € de jetons de présence.

La Société dégage au 31/03/2010 une insuffisance brute d'exploitation de (1 172 141) € et un résultat d'exploitation négatif de (1 672 107) € contre un résultat d'exploitation de (2 016 794) € au 31/12/2008.

Le résultat financier de 134 020 € s'explique en grande partie par des plus values sur cessions de valeurs mobilières de placement pour 189 804 €.

Le poste « produits exceptionnels » de 1 554 656 € recouvre les éléments suivants :

- des produits exceptionnels divers pour 55 200 €,
- des reprises de provision pour 276 996 €, dont 52 000 € relatifs à des reprises de provision pour pénalités de marché suite à l'accord commercial trouvé avec les clients et 224 996 € de reprises sur le dossier Atout Capital (cf. paragraphe « événements postérieurs à la clôture),
- un produit exceptionnel pour 1 222 460 € : en janvier 2008, la Société a vu une évolution importante de son actionnariat avec l'entrée à hauteur de 30% d'un investisseur non financier et long terme, la société New York Finance et Innovation (NYFI). NYFI a mis à la disposition de Reims Aviation Industries, des liquidités sous forme d'avance en comptes courants d'associés rémunérée au taux de 6%. Le montant de ces comptes courants d'associés, qui s'élevait au 31/12/2008 à 600 000 euros, a été totalement remboursé au 31 décembre 2009. Green Recovery a également mis à la disposition de GECI Aviation, en cas de besoin, des liquidités sous forme de comptes courants d'associés. Le montant de ces comptes courants d'associés s'élevait au 31/12/2008 à 1 220 721 euros dont 23 825 euros d'intérêts au titre de l'année 2008. Le 29 septembre 2008, GECI International, Green Recovery et Monsieur Bernard Grouchko, ont conclu un protocole d'accord dans le cadre de la prise de contrôle de Reims Aviation Industries par GECI International qui prévoyait :
 - l'arrêt de la rémunération du compte courant Green Recovery à compter du 1^{er} juillet 2008,
 - l'abandon des créances en compte courant de Green Recovery à hauteur du montant négatif du résultat net consolidé constaté au-delà de 1M€, si le résultat net consolidé de la société Reims Aviation Industries arrêté au 31 décembre 2008 et approuvé par l'Assemblée était négatif de plus 1M€.

Au 31 mars 2010, suite à l'approbation des comptes de l'exercice 2008 faisant ressortir une perte comptable de 2 256 370 €, la totalité du compte courant de Green Recovery soit 1 220 721 € a été abandonnée au profit de la Société.

Les charges exceptionnelles se montent quant à elle à 268 258 euros, dont 179 260 € de pénalités sur marchés, 30 595 € de pénalités et amendes et 58 403 € d'autres charges exceptionnelles de gestion.

Le résultat exceptionnel s'établit en profit à 1 286 398 €.

La Société a bénéficié sur l'exercice d'un crédit d'impôt recherche d'un montant de 260 124 € et d'un crédit formation pour 4 000 €.



Compte tenu des éléments susmentionnés, la Société dégage un résultat net de 12 435 €.

Les éléments hors bilan suivants méritent mention :

- les indemnités de fin de carrière et autres engagements légaux ou conventionnels à devoir au personnel ne donnent lieu à aucune comptabilisation dans les comptes de la Société. Leur évaluation à fin mars 2010 s'élève à 156 050 €. La méthode retenue dans le cadre de cette évaluation est la méthode rétrospective des unités de crédit projetées. Les données financières pour l'évaluation des engagements sont les suivantes :
 - taux d'actualisation : 4,75%

Le taux de charges patronales appliqué est de 41% pour les Non Cadre et 44% pour les Cadres, l'âge théorique de départ en retraite retenu pour le calcul est entre 62 ans et 64 ans selon les catégories d'effectif.

- les investissements financiers comprennent les garanties de bonne fin consenties dans le cadre des contrats pluriannuels SAV et la caution pour le bail de location du site de Prunay.

II.1.4. Situation Financière

Les capitaux propres de la Société, intégrant le résultat de l'exercice, s'élèvent à 136 922 863 €.

Le capital social a été augmenté à trois reprises au cours de l'exercice :

- en mars 2009, pour un montant de 80 centimes d'euros (valeur nominale) suite à l'exercice de 40 bons de souscription d'actions remboursables ;
- en octobre 2009, pour un montant de 456 € (valeur nominale), suite à l'exercice de 22.800 bons de souscription d'actions remboursables ;
- en février 2010, pour un montant de 4.579.107,70 € (valeur nominale), suite à l'apport partiel d'actifs de la branche Skylander.

Au 31 mars 2010, le capital social s'élève donc à 5.237.528,60 €, composé de 52.375.286 actions de 0,10 € de nominal. Suite à l'augmentation de capital mentionnée au paragraphe 1.8, le capital social s'élève désormais à 6.636.718,70 €.

II.1.5. Proposition d'affectation du résultat de l'exercice clos le 31 mars 2010

Nous vous proposons d'affecter en totalité le résultat de l'exercice clos le 31 mars 2010, qui se traduit par un bénéfice de 12 435 € au compte « *Report à Nouveau* », lequel passerait ainsi d'un solde de (139.229) € à un nouveau solde de (126.794) €.

II.1.6. Distribution de dividendes au cours des trois derniers exercices

La Société n'a pas distribué de dividendes au cours des 3 derniers exercices.

II.1.7. Dépenses non déductibles fiscalement

Conformément aux dispositions de l'article 223 quater du Code Général des Impôts, nous vous signalons que les comptes de l'exercice écoulé ne comprennent aucune charge correspondant à des dépenses non déductibles fiscalement (articles 39-4 et 39-5 du CGI).



II.1.8. Information sur les délais de paiement

Tableau du solde des dettes fournisseurs au 31.03.2010 par dates d'échéance (K€)

	- 30 j	Entre 30 et 60 j	Plus de 60 j	Total TTC
Montant total TTC*			64	64

* Dont dettes contestées : 64 K€

Les dettes fournisseurs indiquées ci-dessus correspondent au seul passif fournisseur non apporté à la société Geci Aviation Industries, soit le litige Atout Capital.

II.1.9. Contrôle des commissaires aux comptes

Vos commissaires aux comptes vous feront part dans leur rapport sur les comptes annuels dont lecture vous sera donnée lors de l'Assemblée Générale appelée à statuer sur les comptes qui vous sont ici présentés, du résultat de leurs investigations sur lesdits comptes.

Vos commissaires aux comptes examinent, dans leur rapport spécial, les conventions visées aux articles L. 225-38 et suivants du Code de commerce qui ont été conclues par votre Société ou exécutées par elle au cours de l'exercice écoulé.

II.1.10. Perspectives d'avenir et évolution prévisible de la situation de la Société

Les perspectives de la société GECI Aviation sont directement liées aux perspectives du groupe détaillées ci avant

II.1.11. Activité en matière de recherche et développement

Les activités de Recherche et Développement sont portées par les filiales du groupe. Ces activités sont détaillées ci avant

II.1.12. Evénements importants postérieurs à la clôture de l'exercice

Pour les événements survenus postérieurement à la clôture de l'exercice, les points suivants sont à mentionner :

- la Société a reçu un avis de vérification par les services de l'URSSAF, qui n'a pas généré de proposition de redressement,
- concernant le litige Atout Capital : en date du 16 décembre 2008, la Société a été assignée devant le Tribunal de Commerce de Nanterre pour reconnaissance par la Société d'une dette relative à des frais d'intervention de la société Atout Capital lors de l'augmentation de capital intervenue sur l'année 2008 et du fait d'un contrat de listing sponsor. La Société avait provisionné ce litige sur la base du coût qu'elle estimait pouvoir encourir soit 225 K€. Par jugement du 2 février 2010, signifié à la Société le 11 mars 2010, le Tribunal de Commerce de Nanterre a condamné la société GECI Aviation à payer à la société Atout Capital la somme de 83 K€. La partie adverse n'ayant pas interjeté appel dans les deux mois suivant la notification du jugement en première instance, ce dernier est devenu exécutoire. La provision constituée antérieurement a été donc reprise intégralement.
- La Société a réalisé le 9 juillet 2010 une augmentation de capital par offre au public, pour un montant global de 19 308 K€, par émission d'actions avec suppression du droit préférentiel de souscription, au prix d'émission de 1,38€ par action. Voir détail au paragraphe 1.8 ci-avant
- Par ailleurs, nous vous rappelons que l'Assemblée Générale Mixte du 3 juillet 2010 a approuvé la nomination du Cabinet ADG, représenté par M. Paul Duclos, en qualité de troisième commissaire aux comptes titulaire de la Société et la nomination de M. François Quentin en qualité d'administrateur.



II.1.13. Situation des mandats des commissaires aux comptes

Nous vous rappelons que les mandats de la société Fiduciaire Leydet et du cabinet Mazars co-commissaires aux comptes titulaires, et de Messieurs Benoit Lemaitre et Raymond Petroni, co-commissaires aux comptes suppléants, arriveront à leur terme à l'issue de l'assemblée générale ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2015.

De plus, l'Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire du 3 juillet 2010 a décidé la nomination de ADG International, en tant que 3^{ème} commissaire aux comptes titulaire, pour une durée de six exercices, soit à l'issue de l'assemblée générale ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2016.

II.2. Informations concernant les mandataires sociaux

II.2.1. Mandats et fonctions des mandataires sociaux exercées au cours de l'exercice clos

Cf. Annexe 1 du présent rapport.

II.2.2. Rémunération des dirigeants

Conformément aux dispositions de l'article L 225-102-1 du Code de commerce, nous vous rendons compte de la rémunération brute totale, y compris sous forme d'attribution de titres de capital, de titres de créances ou de titres donnant accès au capital ou à l'attribution de titres de créances et des avantages de toute nature, versée, par la Société, les sociétés qu'elle contrôle au sens de l'article L.233-16 du Code de commerce et la société qui la contrôle au sens du même article aux mandataires sociaux exerçant un mandat social dans une société dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

1- Rémunérations des dirigeants mandataires sociaux

Les rémunérations présentées sont celles de Monsieur Bitboul pour l'ensemble du groupe GECI International, qui comprend le groupe GECI Aviation.

Tableau de synthèse des rémunérations et des options et actions attribuées à Monsieur Serge BITBOUL		
	Exercice 2009/2010 (15 mois)	Exercice 2008/2009 (12 mois)
Rémunérations dues au titre de l'exercice (détaillées au tableau suivant)	444.593,46 €	303.216 €
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	--	--
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	--	--
TOTAL	444.593,46 €	303.216 €



Tableau récapitulatif des rémunérations de Monsieur Serge BITBOUL				
	Exercice 2009/2010 (15 mois)		Exercice 2008/2009 (12 mois)	
	Montants dus	Montants versés	Montants dus	Montants versés
Rémunération fixe : - Mandat de Président Directeur Général de GECI International	306.250,08 €	306.250,08 €	225.000 €	225.000 €
- Mandat de Directeur Général de GECI Aviation	56.250 €	56.250 €	--	--
rémunération variable	--	--	--	--
rémunération exceptionnelle (GECI International)	75.000€	75.000€	75.000 €	75.000 €
jetons de présence	--	--	--	--
avantages en nature (voiture) (GECI International)	7.093,38 €	7.093,38 €	3.216 €	3.216 €
TOTAL	444.593,46 €	444.593,46 €	303.216 €	303.216 €

2- Rémunération des mandataires sociaux non dirigeants : administrateurs

L'unique administrateur de la Société ayant des responsabilités au sein de GECI International, société cotée sur un marché réglementé, est Madame Pascale Sansonetti.

Elle exerce la fonction de représentant permanent de GECI International au sein du Conseil d'Administration de la Société et est par ailleurs administrateur en nom propre au sein du Conseil d'Administration de GECI International.

Madame Pascale Sansonetti ne perçoit aucune rémunération au titre de ses fonctions de représentant permanent de GECI International.

La Société n'a pris aucun engagement au bénéfice de ses mandataires sociaux, correspondant à des éléments de rémunération, des indemnités ou des avantages susceptibles d'être dus à raison de la prise, de la cessation ou du changement de ces fonctions ou postérieurement à celles-ci.

II.2.3. Fixation du montant des jetons de présence à allouer aux administrateurs

Nous vous proposons, en application de l'article L.225-45 du Code de commerce, de fixer à la somme de 60 000 euros le montant maximum de la somme annuelle pouvant être alloués au conseil d'administration au titre des jetons de présence pour l'exercice en cours.

II.3. Actionnariat salarié et actions gratuites

Conformément à l'article L 225-102 du Code de commerce, nous vous informons qu'aucun salarié ne détient d'actions de la Société au titre d'un plan d'épargne entreprise, ou d'un fonds commun de placement.

Il n'existait pas au cours de l'exercice clos le 31 mars 2010 d'attribution d'actions gratuites, visée aux articles L. 225-197-1 à L. 225-197-3 du Code de commerce.

Lors de l'Assemblée Générale du 3 juillet 2010, il a été décidé de déléguer au Conseil d'Administration le soin de mettre en place un plan d'attribution d'actions gratuites.

II.4. Activités des filiales de la Société et des sociétés contrôlées par la Société

Le détail des activités des filiales et des sociétés contrôlées par la Société figure en Annexe 2 « Activité des filiales » du présent rapport de gestion.



II.5. Informations concernant le capital social

- Avis donné à une autre société par actions que la Société détient plus de 10% de son capital : néant
- Régularisations des participations croisées : néant.
- Renseignements sur la répartition du capital et l'auto-contrôle : Cf. annexe 5 du présent rapport de gestion.
- Informations relatives aux programmes de rachat d'actions par la Société de ses propres actions : néant.
- Opérations réalisées par les dirigeants sur leurs titres : Cf. Annexe 3 du présent rapport de gestion
- Eléments de calculs et résultats de l'ajustement des bases de conversion et des conditions de souscription ou d'exercice des valeurs mobilières donnant accès au capital : néant.

Nous espérons que les opérations qui viennent de vous être présentées qui vont dans le sens des intérêts de votre société, recueilleront votre approbation et vous demandons de voter en faveur de l'ensemble des résolutions proposées.

Paris, le 5 août 2010

Le Conseil d'Administration



ANNEXES AU RAPPORT DE GESTION

Annexe 1 : Liste des mandats sociaux et fonctions exercés pendant l'exercice par les dirigeants de la Société

Annexe 2 : Activité des filiales

Annexe 3: Récapitulatif des opérations réalisées par les dirigeants et par leurs proches au cours de l'exercice écoulé

Annexe 4: Délégations en cours de validité accordées par l'Assemblée Générale au Conseil d'Administration dans le domaine des augmentations de capital

Annexe 5: Information sur l'actionnariat et l'évolution du cours de bourse

Annexe 6: Tableau des filiales et participations

Annexe 7: Communiqué relatif aux honoraires de commissaires aux comptes

Annexe 8 : Résultats de la Société au cours des cinq derniers exercices

Annexe 9 : Prises de participation significatives et prises de contrôle



ANNEXE 1 : LISTE DES MANDATS SOCIAUX ET FONCTIONS EXERCES PENDANT L'EXERCICE PAR LES DIRIGEANTS DE LA SOCIETE

<p>Prénom et Nom</p> <p>Fonctions dans la Société</p> <p>Date de nomination et échéance du mandat</p>	<p>Autres mandats exercés au cours de l'exercice écoulé dans toute société contrôlée par la Société</p>	<p>Autres mandats exercés au cours de l'exercice écoulé dans toute autre société</p>
<p>Serge BITBOUL</p> <p>Né le 15/11/1951</p> <p>Président et Directeur Général depuis le 25 juin 2009</p> <p>Echéance : AG statuant sur les comptes clos le 31 mars 2014</p>	<p>Président de Sky Aircraft SAS (France)</p> <p>Président de Reims Aviation Industries (depuis le 26 mars 2010)</p> <p>Président de GECI Aviation Industries SAS (ex-Skydesign, France)</p> <p><i>Mandat ayant cessé :</i></p> <p>Président du Conseil de Surveillance de GECI Aviation (fin de mandat juin 2009)</p>	<p>Président du conseil d'administration et Directeur Général de GECI International</p> <p>Directeur de GECI Ltd (Royaume-Uni)</p> <p>Administrateur unique de GECI Srl (Italie)</p> <p>Administrateur unique de GECI Engineering Services SRL (Roumanie)</p> <p>Administrateur unique de Sky Aircraft Industries SA (Portugal)</p> <p>Président de Geci Technologies Holding SAS</p> <p>Gérant de la Financière des Chavelles SC</p> <p>Gérant de Invest 2000 SARL</p> <p>Gérant de SB Ternes SC (France)</p> <p>Gérant de SB Pompe SCI (France)</p>
<p>GECI International SA</p> <p>326 300 969 RCS Paris</p> <p>21 Boulevard de la Madeleine</p> <p>75001 Paris, France Représentée par :</p>		<p>Administrateur unique de GECI Ingenieria SL(Espagne)</p>
<p>Pascale SANSONETTI</p> <p>Née le 29/06/1958</p> <p>Administrateur depuis l'Assemblée Générale du 25 juin 2009</p> <p>Echéance : AG statuant sur les comptes clos le 31 mars 2014</p>		<p>Président de GECI Systèmes</p> <p>Président de AGIR</p>
<p>Charles-Henri de MONCHY</p> <p>Né le 29/01/1943</p> <p>Administrateur depuis l'Assemblée Générale du 25 juin 2009</p> <p>Echéance : AG statuant sur les comptes clos le 31 mars 2014</p>	<p>Néant</p>	<p>Néant</p>



Jean-Pierre SALAÜN Né le 13/02/1947 Administrateur depuis l'Assemblée Générale du 26 mars 2010 Echéance : AG statuant sur les comptes clos le 31 mars 2015	Néant	Néant
---	-------	-------

Monsieur François Quentin a été nommé administrateur de l'Assemblée Générale du 3 juillet 2010. Il n'était donc pas en fonctions lors de l'exercice clos le 31 mars 2010.



ANNEXE 2 : ACTIVITE DES FILIALES

La liste des participations est présentée dans les états financiers annuels.

Les données suivantes sont relatives à la contribution de chaque filiale dans les comptes consolidés qui nous ont semblées économiquement plus pertinentes.

Il s'agit des filiales directes et indirectes.

■ GECI Aviation Industries SAS (ex SKYDESIGN) (France)

Cette société, dont l'intégralité du capital est détenu par la Société, a pour mission de promouvoir et développer le projet d'avion Skylander. GECI Aviation Industries refacture ses frais à Sky Aircraft et a généré un résultat net est de 374 749 €.

■ Sky Aircraft SAS (France)

La société Sky Aircraft est une filiale à 100% de la société GECI Aviation Industries. Immatriculée en novembre 2008, elle a pour activité principale le développement du projet Skylander.

Elle a négocié son installation sur le site de Chambley en Meurthe et Moselle, avec le soutien du Ministère de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire.

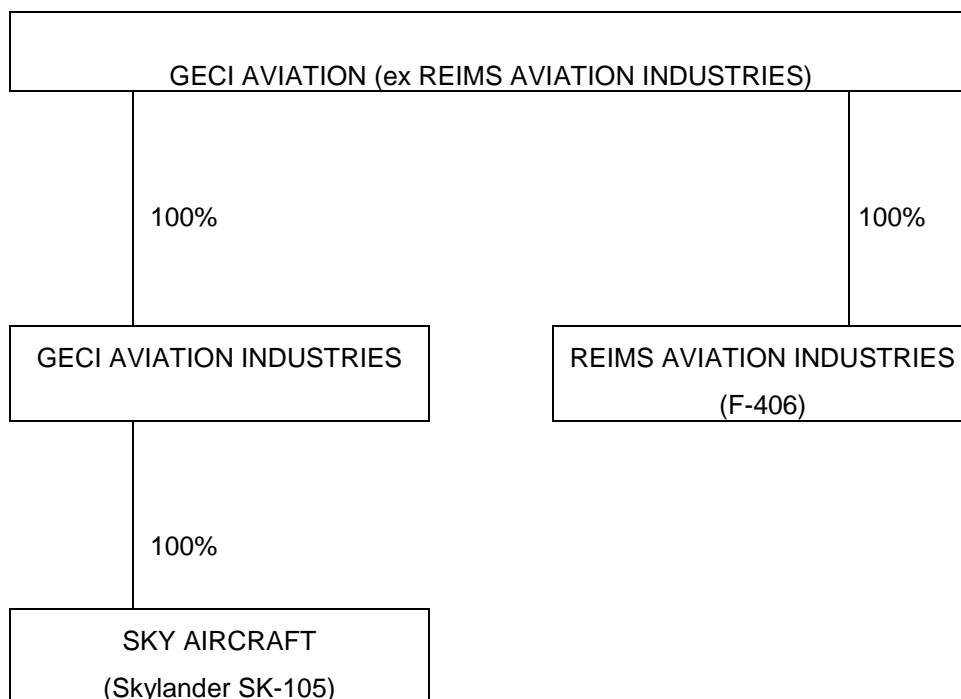
Cette filiale n'a réalisé aucun chiffre d'affaires et a généré un résultat social de 439 203 €, après activation des coûts engagés pour le développement du Skylander à hauteur de 43 444 665 €.

Dans les comptes consolidés, les dépenses postérieures au 1^{er} octobre 2008, soit 28 668 k€, ont été inscrites à l'actif en Frais de développement.

■ Reims Aviation Industries (France)

Cette société a été constituée le 26 mars 2010, suite à l'apport partiel d'actifs de la branche d'activité F-406 par la société GECI Aviation et son capital est détenu à 100% par GECI Aviation. Cette société a vocation à assurer l'ensemble de l'activité opérationnelle liée à la branche d'activité F-406. Elle est située sur l'Aérodrome de Reims-Prunay. Elle clôturera son premier exercice le 31 mars 2011.

Organigramme du Groupe GECI Aviation





**ANNEXE 3 : RECAPITULATIF DES OPERATIONS REALISEES PAR LES DIRIGEANTS ET PAR LEURS PROCHES
AU COURS DE L'EXERCICE ECOULE**

Récapitulatif des opérations réalisées par les dirigeants et par leurs proches au cours de l'exercice écoulé

Article L. 621-18-2 du Code Monétaire et Financier et Article 223-26 du Règlement Général de l'AMF

NEANT



ANNEXE 4: DELEGATIONS EN COURS DE VALIDITE ACCORDEES PAR L'ASSEMBLEE GENERALE AU CONSEIL D'ADMINISTRATION DANS LE DOMAINE DES AUGMENTATIONS DE CAPITAL

Délégations en cours de validité accordées par l'assemblée générale au conseil d'administration dans le domaine des augmentations de capital (Article L. 225-100 du Code de commerce)

Délégations consenties au Conseil d'administration par l'Assemblée générale	Montant nominal maximal de l'augmentation de capital	Date de la délégation	Durée de la délégation	Date d'expiration de la délégation	Montant déjà utilisé
a/ Délégations en cours de validité					
1. Augmentation du capital avec maintien du droit préférentiel de souscription	50.000.000 euros par émission d'actions et/ou de valeurs mobilières représentative de droits de créances sur la Société	AGM du 9 mars 2010	26 mois	9 mai 2012	Néant
2. Augmentation du capital avec suppression du droit préférentiel de souscription et par offre au public	50.000.000 euros par émission d'actions et/ou de valeurs mobilières représentative de droits de créances sur la Société	AGM du 9 mars 2010	26 mois	9 mai 2012	Néant*
3. Augmentation du capital avec suppression du droit préférentiel de souscription au profit de catégories de personnes répondant à des caractéristiques déterminées	50.000.000 euros par émission d'actions et/ou de valeurs mobilières représentative de droits de créances sur la Société	AGM du 9 mars 2010	18 mois	9 septembre 2011	Néant
4. Augmentation du capital avec suppression du droit préférentiel de souscription par placement privé visé à l'article L. 411-2, II du Code Monétaire et Financier	Dans la limite annuelle de 20% du capital social (au jour de l'émission), par émission d'actions ou de valeurs mobilières donnant droit à des actions ordinaires de la Société	AGM du 9 mars 2010	26 mois	9 mai 2012	Néant
5. Augmentation du montant de chacune des augmentations de capital visées aux délégations n°1 à 4	15% du montant initial de l'augmentation de capital	AGM du 9 mars 2010	26 mois	9 mai 2012	



b/Délégations expirées en 2009/2010					
Néant					
c/Délégations annulées en 2009/2010					
Néant					

Le montant maximum global des augmentations de capital susceptible d'être réalisées aux termes des autorisations 1, 2, 3, 4 et 5 est de 50.000.000€.

*L'augmentation de capital réalisée en juin-juillet 2010 étant postérieure à la clôture de l'exercice, elle ne figure pas dans le tableau. Elle est détaillée au paragraphe 1.8 du présent rapport.



ANNEXE 5: INFORMATION SUR L'ACTIONNARIAT ET L'EVOLUTION DU COURS DE BOURSE

■ Information sur les principaux actionnaires

Au 31 mars 2010, les actionnaires détenant individuellement plus de 5 % des actions de la société étaient les suivants :

GECI International : 94,81 % (soit 49.682.289 actions représentant 49.682.289 droits de vote)

A la connaissance de la Société, il n'existe pas d'autres actionnaires détenant directement, indirectement ou de concert, 5% ou plus du capital ou des droits de vote.

Depuis le 9 octobre 2008, la Société est contrôlée par Monsieur Serge BITBOUL, qui détient indirectement la majorité de ses droits de vote.

Actionnariat et droits de vote	Actions au 31 décembre 2008	Actions au 31 mars 2010	Droits de vote au 31 décembre 2008	Droits de vote au 31 mars 2010
<i>GECI International SA</i>	3.891.212	49.682.289	3.891.212	49.682.289
<i>New York Finance et Innovation SA</i>	1.016.444	inconnu	1.016.444	inconnu
<i>Autres actionnaires au nominatif et au porteur</i>	1.671.985	2.692.997	1.671.985	2.692.997
<i>Total</i>	6.579.641	52.375.286	6.579.641	52.375.286

■ Modification de l'actionnariat au cours de l'exercice

A la date du 16 février 2010, l'Assemblée Générale de la Société a autorisé une augmentation de capital corrélative à l'opération d'apport partiel d'actif (branche d'activité Skylander), ayant conduit à l'émission de 45 791 077 actions nouvelles en faveur de GECI International.

La participation de GECI International au capital de la Société a donc évolué de 3.891.212 actions à 49.682.289 actions.

Il doit être noté que depuis l'augmentation de capital réalisée en juin/juillet 2010 (mentionnée au paragraphe 1.8), l'actionnariat a évolué.

■ Pacte d'actionnaires

Il n'existe pas de pacte d'actionnaires dont la Société ait connaissance.

■ Rachat par la Société de ses propres actions

A partir du 25 janvier 2010 et pour une durée de douze mois, renouvelable par tacite reconduction, la Société et la société GECI International ont confié la mise en œuvre d'un contrat de liquidité, conforme à



la Charte de déontologie de l'AMAFI approuvée par la décision AMF du 1^{er} octobre 2008, à la société de Bourse Gilbert Dupont.

Pour la mise en œuvre de contrat, 50 000 € en espèces et 25 000 titres, propriété de GECI International, ont été affectés en compte de liquidité.

Le tableau ci-après récapitule l'utilisation des programmes au cours de l'exercice 2009/2010, dans le seul cadre d'assurer l'animation du marché secondaire ou la liquidité de l'action GECI Aviation.

	31/03/2010
Détention à l'ouverture	25 000
Achat d'actions	82.214
Vente d'actions	75.829
Détention à la clôture	31.385

Cours moyen des achats	1,88 €
Cours moyen des ventes	1,90 €
Montant des frais de négociation	5.000 €

En dehors du contrat de liquidité, aucune autre opération n'a été effectuée au cours de l'exercice.

■ **Dispositions pouvant avoir pour effet de retarder, différer, ou d'empêcher un changement de contrôle**

Il n'existe ni dans les statuts de la Société ni autrement, de dispositions pouvant avoir un tel effet.

Marché des instruments financiers de l'émetteur

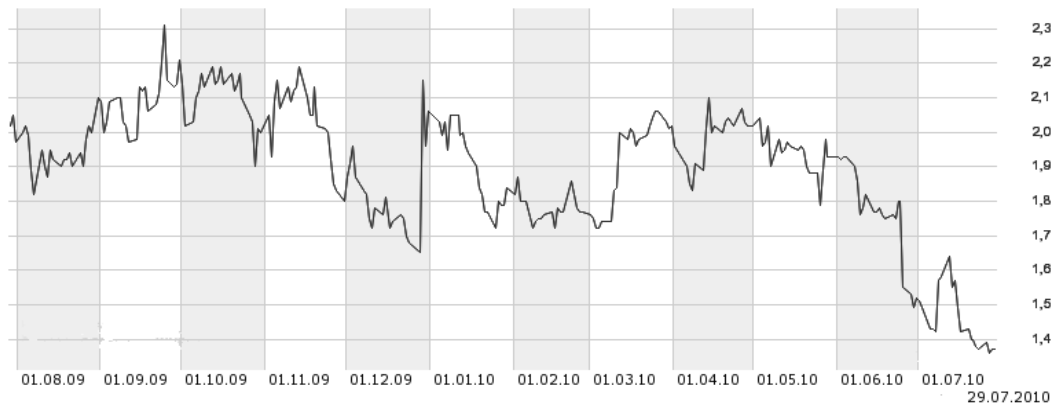
■ **Tableau d'évolution de l'action sur 12 mois**

(Source : Euronext)

Date	Plus haut cours	Date du plus haut cours	Plus bas cours	Date du plus bas cours	Cours moyen (ouverture)	Nombre de titres échangés	Nombre de séances de cotation
juin-09	2,74	15-juin	1,13	01-juin	1,96	1 661 065	22
juil-09	2,57	08-juil	1,80	01-juil	2,12	539 269	23
Aout 2009	2,16	27-août	1,80	07-août	1,94	305 329	21
sept-09	2,38	24-sept	1,96	09-sept	2,09	531 210	22
oct-09	2,23	01-oct	1,89	28-oct	2,10	295716	22
nov-09	2,19	13-nov	1,75	27-nov	2,03	248017	21
Decembre 2009	2,37	29-déc	1,63	28-déc	1,83	560696	21
janv-10	2,13	11-janv	1,69	25-janv	1,90	253509	20
Fevrier 2010	1,89	22-févr	1,65	08-févr	1,78	90659	20
mars-10	2,07	26-mars	1,68	05-mars	1,90	244637	23
avr-10	2,17	08-avr	1,77	15-avr	2,00	888626	20
mai-10	2,07	27-mai	1,75	25-mai	1,94	348062	21
juin-10	1,95	01-juin	1,40	28-juin	1,79	236082	22
juil-10	1,54	01-juil	1,48	01-juil	1,51	7621	1



Graphique des cours moyens sur un an



Les différents codes pour suivre le cours de GECI Aviation sont :

Mnémonique action : ALRAI / code ISIN (action) Marché : Alternext de NYSE Euronext
Secteur d'activité (NAF) : 353 B – Construction de cellules d'aéronefs

❖ ISIN :FR0010449199
(mnémonique : ALRAI)

GECI Aviation est cotée sur Alternext d'Euronext Paris.



ANNEXE 6: TABLEAU DES FILIALES ET PARTICIPATIONS

Participations	Adresse	% de capital détenu	Valeur comptable des titres (€)		Devise	Capital social	Capitaux propres sociaux (dt résultat)	Résultat social	Prêts, avances consentis non encore remboursés	Engagements hors bilan donnés	Dividendes reçus
			Brut	Net		En devise	En devise	En devise	€	€	€
GECI AVIATION INDUSTRIES SAS	21 Boulevard de la Madeleine 75001 Paris	100	119 661 610	119 661 610	€	1 031 000	3 476 178	(280 926)	-	-	-
REIMS AVIATION INDUSTRIES SAS	Aérodrome de Reims - Prunay 51360 Prunay	100	8 564 977	8 564 977	€	8 000 000	8 598 588	-	-	-	-
Ensemble des sociétés			128 226 587	128 226 587	-	9 031 000	12 074 766	(280 926)	-	-	-



ANNEXE 7 : COMMUNIQUE RELATIF AUX HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

Les Commissaires aux comptes sont le Cabinet Mazars, et la Fiduciaire Leydet.

	En K€	Mazars		Fiduciaire Leydet	
		2009-2010	%	2009-2010	%
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés : GECI Aviation et filiales intégrées globalement	144	72%	10	100%	
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés : Filiales françaises intégrées globalement	55	28%			
Autres Diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes					
Autres Prestations rendues par les réseaux aux filiales intégrées globalement					
Total des honoraires	199	100%	10	100%	



ANNEXE 8 : RESULTATS DE LA SOCIETE AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

GECI AVIATION SA - Résultats de la société au cours des cinq derniers exercices

NATURE DES INDICATIONS	2005	2006	2007	2008	01/01/2009 au 31/03/2010
Capital en fin d'exercice					
Capital social	100 000	250 000	336 526	657 964	5 237 529
Nombres des actions ordinaires existantes	10 000	2 500 000	3 365 266	6 579 649	52 375 286
Nombres des actions émises					45 791 077
* Nombre maximal d'actions futures à créer					
* Par conversion d'obligations					
* Par exercice du droit de souscription d'action			647 234	644 371	22 840
Opérations et résultat de l'exercice					
Chiffre d'affaires hors taxes	5 615 070	6 997 370	9 827 037	5 632 197	9 331 166
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	419 627	750 435	265 067	-2 053 397	- 32 035
Impôts sur les bénéfices	92 007	159 825	- 224 858	- 261 376	- 264 124
Participation des salariés due au titre de l'exercice	-				
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	255 093	396 590	275 666	-2 256 370	12 435
Résultat distribué	-	-	-	-	-
Résultats par action					
Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant dotations aux amortissements et provisions	33	0	0	- 0	0
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	26	0	0	- 0	0
Dividende attribué à chaque action					
Personnel					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	42	45	53	60	65
Montant de la masse salariale de l'exercice	1 108 562	1 285 600	1 634 373	1 933 431	2 491 656
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice (sécurité sociale, œuvres sociales)	434 040	527 100	667 594	790 006	1 021 111



ANNEXE 9 : PRISES DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVES ET PRISES DE CONTROLE

Comme décrit ci avant la Société, par le biais de l'apport partiel d'actifs réalisé le 16 février 2010, est devenue l'actionnaire unique de GECI Aviation Industries, qui détient la totalité des actions de Sky Aircraft.