

ENTREPRENDRE

Skylander décolle à Nancy

Serge Bitboul, PDG de Geci international, a présenté le process industriel de l'avion qui sera assemblé à Chambley.

Un parterre de chefs d'entreprise. Des représentants de l'armée de l'Air et des universitaires travaillant principalement sur les matériaux. Au premier petit-déjeuner de l'année à la Maison de l'entreprise, il y avait foule malgré la neige pour écouter le méditerranéen Serge Bitboul invité par André Bonal, président du Medef local. Le patron de Geci International a détaillé le calendrier des travaux d'installation de la filiale Sky Aircraft sur le site de Chambley et le compte à rebours de la production du Skylander en Meurthe-et-Moselle, dont le premier prototype devrait être assemblé au cours du deuxième semestre de l'an prochain. Pour un démarrage de production de 6 à 7 avions en 2012.

Depuis octobre dernier, 130 collaborateurs dont 90 ingénieurs ont pris leurs quartiers sur la base qui accueille aussi tous les deux ans le Mondial Air ballon et ses gracieuses montgolfières. Sur le site de 200 ha, 3.000 m² sont dévolus aux bâtiments d'où sortira le SK105, qui fait partie de la nouvelle génération de bi-turbopropulseurs, ces avions

« sûrs, spacieux et économiques, adaptés aux infrastructures sommaires, qui ont tous les atouts pour gagner des parts de marchés dans les pays émergents. »

Sa fiche technique mentionne 19 passagers, un volume de fret de 14 m³ et une capacité à recevoir *« toutes sortes d'équipements prévus en configuration »* ce qui fait du Skylander un avion multi-usages. Il se positionne comme le concurrent du Twinotter qui fait des merveilles dans la brousse et se pose sur des pistes courtes et non préparées. On retiendra aussi qu'il se pilote à 2 ou 1 personne (en mode fret) et que sa vitesse de croisière sera de 180 nœuds sur des vols de 70 minutes maximum.

Adapté à des conditions extrêmes, il est efficace dans les zones de conflit pour du transport de troupes ou sanitaire, tout autant que pour des missions de surveillance maritime ou terrestre. Reste le fret express dont la croissance va *« 3 fois plus vite que le fret normal »* où le SK105 viendra combler de nouveaux besoins.

Technologies éprouvées

Le choix de technologies éprouvées, comme les hélices métalliques, répond à une logique de certification rapide et celui de

l'automatisation à l'abaissement des coûts de production. Dans cette optique de réduire les coûts de logistique, Serge Bitboul *« utilisera au maximum la sous-traitance locale »* c'est-à-dire les sous-ensembliers, capables de produire des pièces usinées et de les assembler. Rassemblées dans le pôle Aériades, les entreprises compétentes en aéronautique ne manquent pas localement. Le PDG de Geci International a déjà *« des contacts avec une douzaine d'entre elles en Lorraine. »* Le Medef et l'UIMM facilitateurs d'introductions se chargeront des autres. Pour relever le défi commun et *« prouver que l'on peut fabriquer des avions compétitifs en France. »* Au prix catalogue de 4 millions d'euros pièce dont 250 exemplaires devraient s'envoler du ciel lorrain en 2016. Brigitte FRANÇOIS-BAILLET