

AIR & COSMOS

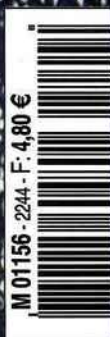
AIR & COSMOS

www.air-cosmos.com

N° 2244 - 10 décembre 2010 - 4,80 €

LANCEURS SPATIAUX

Futures évolutions



AVIATION CIVILE

Etape décisive
pour le ciel
unique européen



INDUSTRIE

Les fournisseurs
du Skylander
sont choisis



CANADA : 9,90 \$ CAN - DOM AVION : 5,90 € - ESPAGNE : 5,50 € - MAROC : 51 DH - SUISSE : 9,30 FS - TOM AWONI : 1.200 XPF

INDUSTRIE

SK-105 : Geci Aviation choisit ses fournisseurs

Une vingtaine d'équipementiers et de sous-traitants, français et étrangers, ont déjà été sélectionnés.

A l'occasion de la réunion organisée chez Reims Aviation pour célébrer l'entrée en chaîne du 100^e F406 (cf. encadré), Serge Bitboul a dévoilé le nom des principaux équipementiers et sous-traitants retenus pour son projet d'avion "rustique" Skylander SK-105. Il s'agit d'une douzaine d'équipementiers et d'une demi-douzaine de fournisseurs d'aérostructures qui représentent près de 80 % de l'avion.

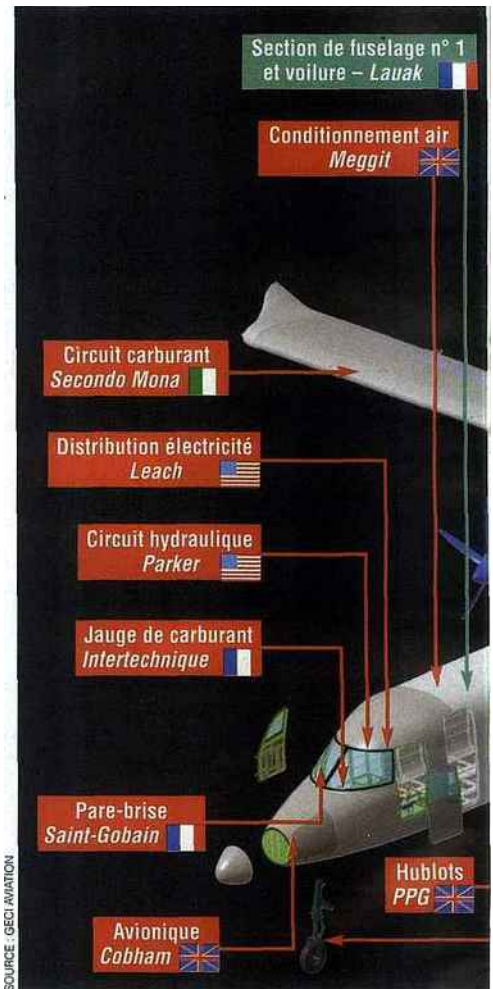
Parmi les premiers, on compte des grands noms de l'industrie aéronautique comme Pratt & Whitney Canada pour les turbines PT64-65B, Hartzell pour les hélices pentapales, Cobham pour l'ensemble de l'avionique (écrans Efis, radionav et pilote automatique), ou Leach, qui fournira le cœur électrique de l'avion. Mais aussi des équipementiers qui ne sont pas encore très connus dans ce domaine, comme le français Beringer, qui fournira les roues et freins;

l'allemand Heggemann, les trains d'atterrissage (fixes) ou l'italien Secondo Mona, le circuit carburant.

Quant aux principaux fournisseurs d'aérostructures (les tronçons du fuselage, la voilure et l'empennage), ils sont essentiellement localisés dans le Sud-Ouest. C'est ainsi que le groupe basque Lauak de Jean-Marc Charriton a été retenu pour produire le tronçon n° 1 (avant) et la voilure complète (avec les parties mobiles); Figeac Aéro le tronçon central n° 2, avec le caisson de voilure, et l'ariégeois Maz'Air (groupe Airia) comme responsable de la fabrication du tronçon de fuselage n° 3 et de l'empennage (horizontal et vertical).

Romaero et Masa.

A ces trois spécialistes bien connus des aérostructures s'ajoutent le roumain Romaero, qui fournira les panneaux de fuselage (étirés et usinés), et l'espagnol



Masa (Mecanizaciones Aeronauticas SA), qui fabriquera les panneaux de voilure (9,4 m de long). Ces deux industriels fourniront leurs panneaux aux trois Français qui les assembleront sur leurs sous-ensembles, dont certains, comme les ailes, rece-

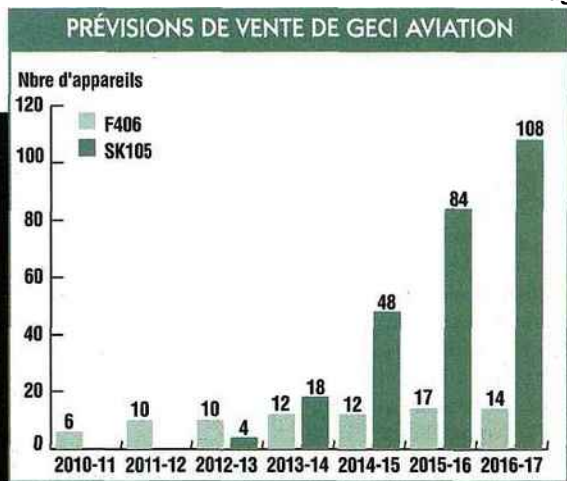
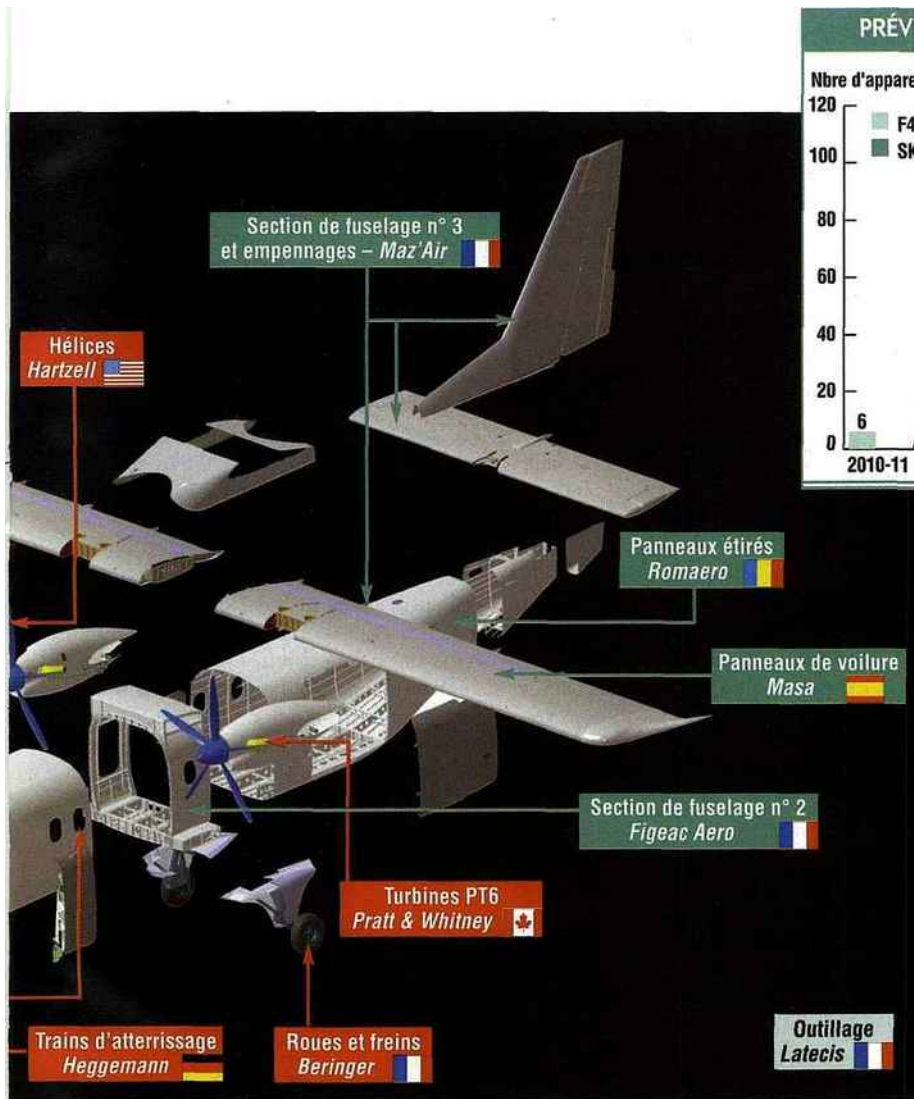
Reims Aviation redécolle

La sympathique cérémonie organisée dans l'usine historique de Reims-Prunay pour marquer le début de l'assemblage final du 100^e F406 a été l'occasion, pour Serge Bitboul, de montrer le renouveau de Reims Aviation qu'il a repris il y a deux ans. Un renouveau marqué par de récents succès commerciaux qui portent sur un total de dix-sept biturbopropulseurs faisant l'objet "d'engagements formels". On note en particulier l'achat de dix unités par la Chine (dont trois en version avion de transport régional) et de quatre par la Malaisie, qui

peuvent gommer la déception d'avoir vu les douanes françaises, un des plus gros opérateurs de F406, lui préférer le King Air 350 (huit exemplaires commandés), pressurisé et plus rapide, même si l'intégration des équipements spécifiques a été confiée à Reims Aviation. Reste qu'avec cette embellie et les prospects en cours (de l'ordre de 200 avions dont 56 sont en voie de finalisation), l'avionneur rémois se mobilise pour doubler la cadence de production du F406. Laquelle passera à six avions par mois dès l'an prochain pour atteindre douze avions en 2014, voire quatorze en

2016. Du coup, Reims Aviation a augmenté ses effectifs de 52 à plus de 70 salariés, tandis qu'il a revu son organisation industrielle, à défaut de l'avion lui-même dont la production est maîtrisée.

Au lieu de recevoir des sous-ensembles complets, il a décidé de rapatrier une partie des fabrications et d'assurer lui-même l'assemblage de ces éléments, à partir de pièces primaires livrées par les sous-traitants. "Cela pour mieux maîtriser les coûts et la qualité", explique Philippe Pierrard, directeur des opérations de Reims Aviation. Lequel ajoute que les contacts ont été repris avec Cessna, qui assurera la livraison de pièces importantes (pièces



que des petits équipements secondaires. Dans un premier temps la fabrication des deux prototypes sera assurée par des industriels qui ont l'habitude des grands projets aéronautiques, mais le responsable assure que des PME lorraines seront associées au programme. Notamment celles du "cluster" Aériades, regroupant 28 entreprises, auxquelles les sous-traitants de rang 1 devront faire appel pour leurs propres travaux de sous-traitance. Andreas Strohmayr table sur l'arrivée des premiers éléments à Chambley cet été, ce qui marquera le début de l'assemblage final de l'avion qui, selon un calendrier très optimiste, devait faire son premier vol avant la fin de 2011.

Certification.

En parallèle de la sélection des principaux fournisseurs dont les premiers contrats seront finalisés en fin d'année, l'environnement de la production se met en place sur la base de Chambley. Entre le bureau d'études, qui a achevé la définition technique du SK-105, les équipes de production et d'achats, les effectifs dépassent les 180 personnes. La procédure de certification a été lancée en juin dernier et elle a déjà donné lieu à une présentation de trois jours,

à une dizaine de membres de l'agence européenne Aesa. Preuve de cette montée en puissance, les coûts de développement du projet, qui

décollent. Ils se sont élevés à 10,5 M€ sur le semestre, à comparer aux 9,7 M€ du semestre précédent et aux 2 M€ du premier semestre 2008-2009. Même si l'augmentation de capital de 19,3 M€ réalisée début juillet a contribué au renforcement des fonds propres, Serge Bitboul reconnaît qu'il lui reste à boucler la totalité du montage financier du projet (170 M€) en trouvant une cinquantaine de millions d'euros.

Jean-Pierre Casamayou

vront certains équipements (réservoirs carburant, tuyauteries, câblages), avant d'être livrés à Chambley, lieu d'assemblage final des avions.

S'agissant des matériaux, Sky Aircraft a opté pour des solutions classiques, écono-

collées et forgées, longerons de voilure et plan central) et le soutien de l'avion via son réseau international. La ligne d'assemblage actuelle ayant une capacité de huit à dix avions par an, Reims Aviation a encore un peu de temps pour en prévoir une seconde qui pourrait être établie chez ses voisins de Reims Aerospace.

Ce redécollage s'est concrétisé par les résultats semestriels de Geci Aviation (réalisés en totalité par Reims Aviation) montrant une hausse de 12,2 % à 3,9 M€. Ce qui, selon la direction, "permet d'envisager un chiffre d'affaires annuel compris entre 12 et 15 M€ en fonction de l'arrivée des commandes". ■

miques et bien maîtrisées : aluminium partout sauf quelques capotages en composites tels que les nacelles moteurs, les saumons de voilure (dont le dessin a été modifié), les caissons de train, le capotage du caisson de voilure ou le radôme. Quant à la conception et à la fabrication des outillages et de la chaîne d'assemblage, elles seront du ressort de Latécis, la filiale de Latécoère. Conçues avec le logiciel Catia V5, toutes les pièces sont dessinées par Sky Aircraft qui assurera l'assemblage final des sous-ensembles et l'intégration des équipements sur son site industriel de Chambley.

Selon Andreas Strohmayr, le responsable technique du SK-105 chez Sky Aircraft, il reste encore quelques lots à attribuer. Il s'agit notamment du système de dégivrage, du dernier tronçon de fuselage n° 4, des nacelles moteurs, des portes, de quelques capotages, ainsi

180 personnes