


RENCONTRE / INTERVIEW



GECI AVIATION

Un nouveau souffle pour Reims Aviation avec son F406, et un nouvel essor pour la région Lorraine avec le Skylander SK 105 !

A BREATH OF FRESH AIR FOR REIMS AVIATION WITH ITS F406, AND A BOOST FOR THE LORRAINE REGION WITH THE SKYLANDER SK 105 !

A l'occasion du lancement en production du 100^e F 406 produit par la société Geci Aviation, Serge Bitboul, PDG de Geci International, organisait une conférence de presse permettant également de faire le point sur l'avancée du programme Skylander. C'est donc sur le terrain de Reims-Prunay, chez Reims Aviation, que nous nous sommes rendus, afin de vous faire partager le devenir de ces projets.

C'est au cœur même de l'unité de production du F 406, en bout de chaîne du 100^e exemplaire, qu'était installé l'espace réception de cette grande assemblée inaugurale. Un rendez-vous dédié à la communication et au marketing, où avaient été conviés responsable de la DGAC (Maxime Coffin – Patrick Gandil étant occupé à Eurocontrol), journalistes, clients, fournisseurs et partenaires des projets.

Une maquette du Skylander SK 105 et surtout un mock-up du cockpit grandeur nature étaient exposés. Cet avion est en effet pour l'instant virtuel.

To celebrate the production launch of the 100th F 406 produced by the company Geci Aviation, Serge Bitboul CEO Geci International, held a press conference to take stock of the progress of the Skylander program. So off we were to Reims-Prunay, so that you may share the fate of these projects.

It is at the very heart of the production unit of the F 406, at the end of the production line of the 100th specimen that the reception area of this great inaugural meeting was set up. An appointment dedicated to communication and marketing, to which had been invited to head the DGAC (Maxime Coffin - Patrick Gandil being held at Eurocontrol), journalists, customers, suppliers and project partners.

A model of the Skylander SK 105 and a real size mock-up cockpit were exposed. Indeed, this aircraft is still virtual for now.



Le F 406 de Reims Aviation est en fait un développement conjoint entre Cessna et l'entreprise rémoise du Cessna 406 Grand Caravan II.

Reims Aviation's F 406 is actually a joint venture between Cessna the Cessna 406 Caravan II Reims company.

Le groupe Geci International, identité et nomenclature

Pour résumer l'organigramme de cette entreprise, on peut dire que Geci International (aujourd'hui 250 personnes) existe depuis trente ans (1980), et que sa vocation première a été l'ingénierie. Elle a comme spécificité des missions d'expertise et de solutions globales en structures, intégration de systèmes et aménagements dans l'aéronautique, l'espace, l'industrie navale civile et militaire, l'offshore, etc. A côté de cette branche Geci Ingénierie, on trouve Geci Aviation, spécialisée dans la construction aéronautique. Cette dernière possède deux filiales, Sky Aircraft et Reims Aviation, reprise en 2008.

The Geci International group, identity and nomenclature

To summarize the organization chart of this company, we can say that Geci International (now counting 250 people) has existed for thirty years (since 1980), and that its primary purpose was engineering. It specializes in expertise missions, structuring solutions, system integration and development in aeronautics, space, civil and military shipbuilding, offshore, etc.. Alongside this Geci Engineering branch, is Geci Aviation, which specializes in aircraft manufacturing. The latter has two subsidiaries, Sky Aircraft and Reims Aviation, acquired in 2008.

Le F 406 : un symbole pour Reims Aviation Industries

Le chiffre de 100 appareils produits et vendus est à lui seul un symbole appréciable et apprécié, pour toute unité d'assemblage d'un constructeur aéronautique. Peu nombreux sont ceux, en effet,

The F 406: a symbol for Reims Aviation Industries

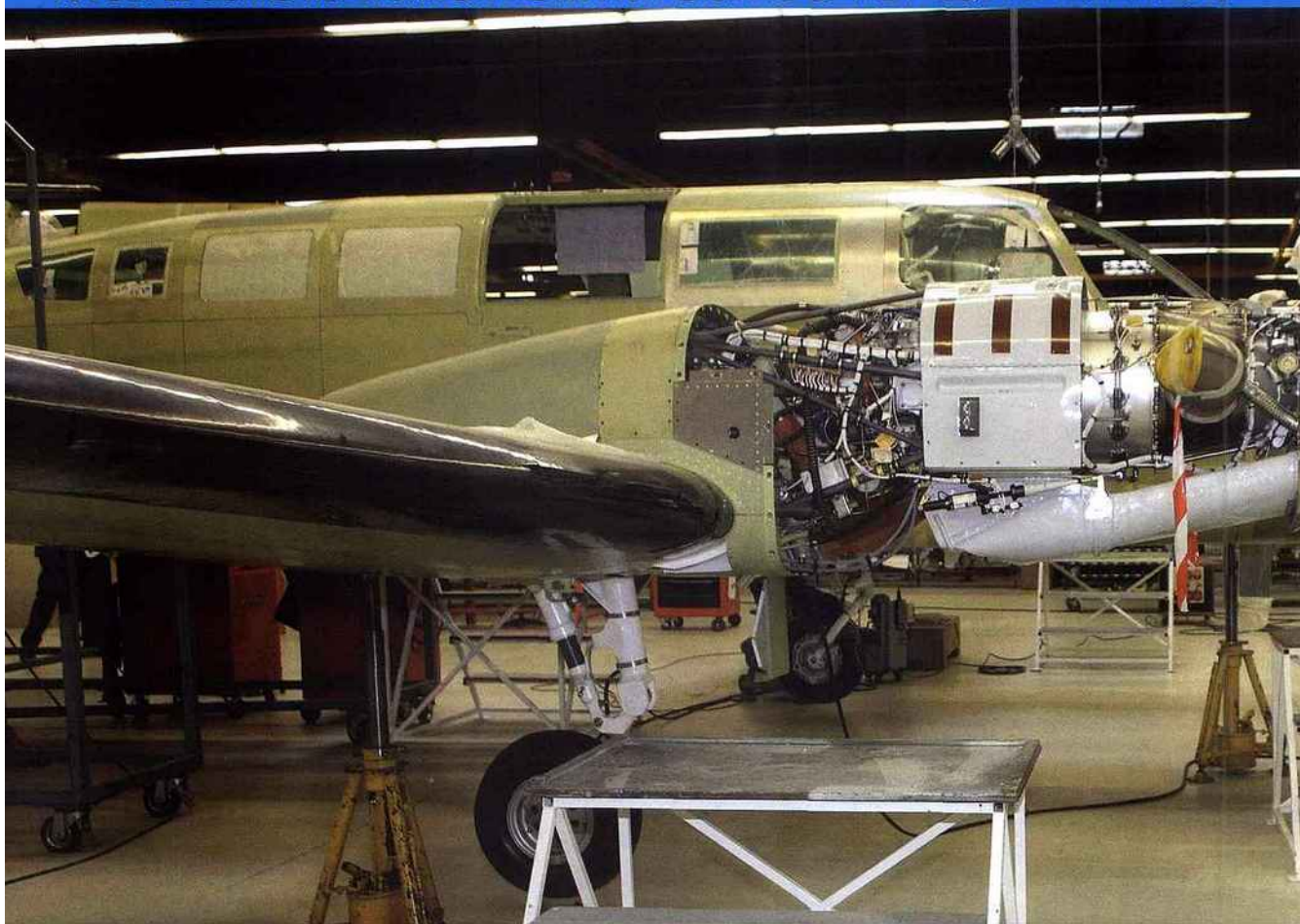
The figure of 100 units produced and sold is in itself a significant and appreciated symbol, for any assembling unit of an aircraft manufacturer. Few people, indeed, can boast about such

On peut dire que Geci International existe depuis trente ans (1980), et que sa vocation première a été l'ingénierie.

WE CAN SAY THAT GECI INTERNATIONAL HAS EXISTED FOR THIRTY YEARS (SINCE 1980), AND THAT ITS PRIMARY PURPOSE WAS ENGINEERING.



70 PERSONNES TRAVAILLENT À LA RÉALISATION DU F 406, ET UNE EMBAUICHE D'UNE TRENTAINE DE
70 PEOPLE CURRENTLY WORK ON THE MANUFACTURING OF THE F 406, AND THIRTY MORE



qui peuvent s'enorgueillir d'un tel chiffre sur le même exemplaire. Ce 100e avion sera livré prochainement à un client chinois.

Le F 406 de Reims Aviation est en fait un développement conjoint entre Cessna et l'entreprise rémoise du Cessna 406 Grand Caravan II. Reims Aviation a, très tôt, reconverti cet aéronef en avion multimission pour la surveillance maritime (pêche, pollution, contrebande, immigration clandestine), les douanes, les gardes-côtes et la cartographie. Cet avion est non pressurisé et offre un grand choix d'intérieurs modulables selon les missions qu'il est amené à remplir. Quinze configurations possibles peuvent être implantées. Tous ces équipements sont bien entendu certifiés et comme ils se miniaturisent, avec les progrès de la technologie, un F 406 pourra en emporter de plus en plus. C'est un appareil apprécié par les gouvernements ou les clients institutionnels pour la surveillance rapprochée. Les turbines Pratt & Whitney PT6A-112 qui le motorisent en font un avion fiable.

a figure on the same model. This 100th aircraft will soon be delivered to a Chinese customer.

Reims Aviation's F 406 is actually a joint venture between Cessna the Cessna 406 Caravan II Reims company. Reims Aviation, very early, changed the model into a multimission aircraft for maritime surveillance (fisheries, pollution, smuggling, illegal immigration), customs, Coast Guarding and mapping. This aircraft is not pressurized and offers a wide range of adjustable interiors depending on the mission it is obliged to fulfill. Fifteen possible configurations can be implemented. All these facilities are of course certified, and as they are being miniaturized, with technological advances, F 406 will be able to carry away more and more. It is a unit valued by governments or institutional clients for close monitoring. The Pratt & Whitney PT6A-112 Turbines that power the aircraft make it reliable.



PERSONNES EST PRÉVUE POUR LE DÉBUT 2011.
PEOPLE ARE TO BE HIRED IN EARLY 2011.



N'oublions pas que ces moteurs ont été produits à 36 000 exemplaires, totalisant à travers le monde quelque 300 millions d'heures de vol depuis leur mise en exploitation en 1960. 70 personnes travaillent à la réalisation du F 406, et une embauche d'une trentaine de personnes est prévue pour le début 2011.

Do not forget that these engines were produced to 36,000 copies worldwide totaling some 300 million flight hours since they began to operate in 1960.

70 people currently work on the manufacturing of the F 406, and thirty more people are to be hired in early 2011.

Sky Aircraft : un défi pour la construction du Skylander SK 105

C'est une équipe de 180 ingénieurs qui développe le programme du biturbopropulseur Skylander. La conception technique est achevée, et les partenaires industriels ont été trouvés et référencés : une quinzaine de sous-traitants, avec lesquels Serge Bitboul devrait finaliser les accords début 2011. D'après Serge Bitboul, ils représentent 80 % de l'avion. Ce sont Pratt & Whitney (moteurs), Figeac Aéro (pièces de structures), Cobham (avionique), Saint-Gobain (pare-brise, hublots), Hartzell, Beringer, etc. Ce nouvel avion est né d'une feuille blanche, sortie de la planche

Sky Aircraft: A Challenge for the construction of Skylander SK 105

A team of 180 engineers developed the Skylander turboprop program. The technical design is complete, and the industrial partners have been found and referenced: fifteen subcontractors with whom Serge Bitboul should finalize agreements in early 2011. According to Serge Bitboul, they represent 80% of the aircraft. These are Pratt & Whitney (engines), Figeac Aero (structures parts), Cobham (avionics), Saint-Gobain (windscreen, windows), Hartzell, Beringer, etc. The new aircraft was literally born from a blank canvas, straight from the

à dessin, pardon, du logiciel CATIA V5, à l'origine développé par Dassault. CATIA est l'acronyme de Conception Assistée Tridimensionnelle Interactive Appliquée, dont la version 6 est sortie en 2008.

Il sera équipé de deux turbines Pratt & Whitney PT6A-65B, puisqu'un partenariat a été initié avec le motoriste canadien. Cet appareil pourrait opérer sur le même domaine que celui du Cessna Caravan, dans des pays pauvres en infrastructures ou dotés de pistes très sommaires ou rudimentaires. Le Cessna Caravan est monoturbiné. D'autres aéronefs, comme l'Airvan GA8, dépourvu de turbine (appelé par certains le Caravan du pauvre), et le Twin Otter, se partagent également ce terrain de jeu. Le plus proche concurrent du SK 105 serait le Dornier 228, mais, en termes de performances, le Skylander lui sera supérieur. Le premier vol du Skylander est prévu pour la fin de l'année 2011, et la certification un an plus tard. D'abord, il faut construire l'usine qui permettra de l'assembler. Cette dernière sera érigée sur l'ancienne base de l'Otan à Chambley, en Lorraine. La première pierre devrait être posée au cours du premier trimestre prochain. Sky Aircraft compte commercialiser 1 500 avions entre 2012 et 2028.

Le fret aérien devrait voir sa croissance multipliée par sept d'ici 2025. Le transport aérien est donc un enjeu d'avenir. C'est une des raisons pour laquelle Sky Aircraft s'attache à rendre effective la production du Skylander. Cet avion de transport régional de fret (2,7 t ou 28 m3) ou de passagers (19) répond à des critères de robustesse, de simplicité, de maintenance aisée à moindres coûts, de polyvalence par une modularité de multiples configurations. Le prix du Skylander avait été évalué en 2007 à 4 millions d'euros, avec les options ce chiffre s'élevait à 4,4 millions.

Pour le SK 105, les effectifs devraient atteindre 300 personnes à l'horizon fin 2012.

drawing board, or rather, from the CATIA V5 software, originally developed by Dassault. CATIA is a French acronym for Computer Assisted Applied Three Dimensional Interactivity, the 6th version of which was released in 2008.

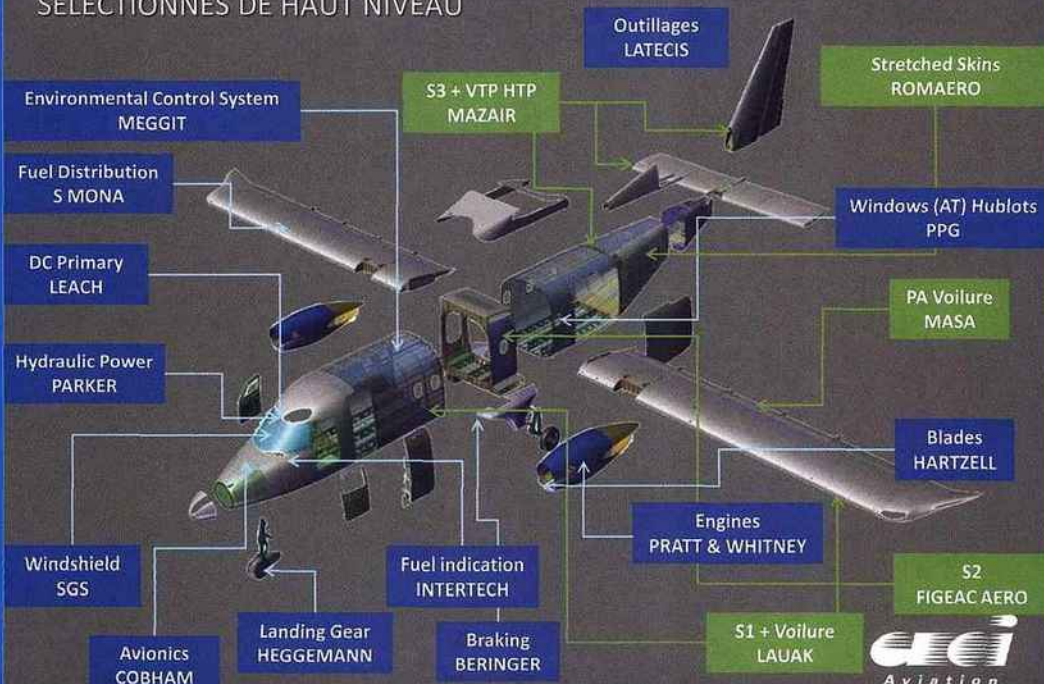
It will be equipped with two Pratt & Whitney PT6A-65B turbines, since a partnership was initiated with the Canadian engine manufacturer. This unit could operate on the same domain as the Cessna Caravan in countries with poor infrastructure or very basic or rudimentary runways. The Cessna Caravan is a single engine. Other aircraft such as Airvana GA8, with no turbine (which some call the Poor man's Caravan), and the Twin Otter, also share this playground. The closest competitor of the SK 105 is the Dornier 228, but in terms of performance, Skylander will rank higher.

The first flight of the Skylander is scheduled for the end of 2011, and certification one year later. First, the factory in which it will be assembled must be built. The latter will be built on the former NATO in Chambley, Lorraine. The first stone should be laid in the first quarter of this year. Sky Aircraft expects to sell 1,500 aircraft between 2012 and 2028.

Air cargo growth should be increased sevenfold by 2025. Air transport is thus an issue for the future. This is one reason why Sky Aircraft is dedicated to making Skylander production effective. This regional transporter for freight (2.7 t or 28 m3) or passengers (19) meets the criteria of robustness, simplicity, ease of maintenance at lower costs, versatility with multiple modular configurations. The price of a Skylander was estimated at 4 million euros in 2007, with options that figure reached 4.4 million.

For the SK 105, the number should reach 300 people by the end of 2012.

UNE FAMILLE D' EQUIPEMENTIERS ET DE FOURNISSEURS SELECTIONNES DE HAUT NIVEAU





■ Une maquette du Skylander SK 105 et surtout un mock-up du cockpit grandeur nature étaient exposés. Cet avion est en effet pour l'instant virtuel.

A model of the Skylander SK 105 and a real size mock-up cockpit were exposed. Indeed, this aircraft is still virtual for now.

Prévisions et objectifs seront-ils réalisables ?

Un investissement important en recherche et développement est consenti chaque année par Geci International. Ce sont ainsi 9,74 % du chiffre d'affaires qui ont été attribués à ce département en 2009. Depuis 2005, ce pourcentage n'a cessé de croître. Les coûts de développement du projet SK 105 sont passés de 2 millions d'euros au premier semestre 2008-2009 à 9,7 M€ pour la même période 2009-2010. Or, nous savons tous que la conception d'un avion, au fur et à mesure de son développement, amène toujours à revoir à la hausse les prévisions de départ. Ce sont ainsi 10,5 millions d'euros qui seront affectés au semestre 2010-2011. Serge Bitboul affirme avoir réalisé 65 % de ce montage financier. Néanmoins, pour que ce projet aboutisse à une commercialisation effective, il faudra que les intentions d'achats ou les ordres confirmés ne souffrent pas d'annulation, en cas de retard du programme.

Des protocoles d'accord ont été signés avec six opérateurs pour la vente de 31 appareils : 17 F 406 et 14 SK 105. Si cette croissance du portefeuille commercial est encourageante, les prévisions de production sont de 6 avions F 406 pour 2011, 10 pour 2012, 12 avions pour 2013 et 2014, et 14 pour 2015 et 2016. Concernant le Skylander, ce seront 4 SK 105 en 2012-2013, puis 18, 48 et 84 à l'horizon 2016-2017.

Aujourd'hui, les objectifs de Serge Bitboul pour l'entreprise, c'est une volonté durable de l'activité, avec un développement d'un support produit commun aux deux avions pour en réduire les coûts de revient. Ainsi, le support mondial de dépannage et maintenance, actuellement mis en place, sera opérationnel pour toute réparation sur les deux avions. Tous ces ateliers de maintenance, de stock de pièces détachées, devront être capables d'intervenir en AOG 24 h/24 et 7 j/7. Espérons que les projets du F 406 et surtout le Skylander répondent vraiment aux attentes des opérateurs répartis sur le globe, pour que ce noble défi économique aboutisse. L'aviation française a trop souvent vécu des rêves inachevés, souhaitons que celui-ci devienne tout simplement une réalité dont tous les artisans seraient fiers.

Stéphane DE LANGHE

Are forecasts and targets achievable ?

A significant investment in research and development is made each year by Geci International. It is thus 9.74% of revenues that were allocated to this department in 2009. Since 2005, this percentage has grown steadily. The development costs of the SK 105 project has grown from 2 million euros in the first half of 2008-2009 to € 9.7 million for the same period 2009-2010. But we all know that the design of an aircraft, as and when it develops, always leads to revise forecasts upwards.

10.5 million euros will thus be invested for the 2010-2011 semester. Serge Bitboul says he made 65% of this funding package. However, in order for this project to lead to effective marketing, it will be required that the purchase intentions or the confirmed orders do not suffer from cancellations in case of a delay in the program.

Des protocoles d'accord ont été signés avec six opérateurs pour la vente de 31 appareils : 17 F 406 et 14 SK 105. Si cette croissance du portefeuille commercial est encourageante, les prévisions de production sont de 6 avions F 406 pour 2011, 10 pour 2012, 12 avions pour 2013 et 2014, et 14 pour 2015 et 2016.

Concernant le Skylander, ce seront 4 SK 105 en 2012-2013, puis 18, 48 et 84 à l'horizon 2016-2017.

Protocol agreements have been signed with six operators for the sale of 31 aircraft: 17 F406 and 14 SK105. If the growth of the commercial portfolio is encouraging, the production forecasts are for 6 F406 in 2011, 10 in 2012, 12 for 2013 and 2014, and 14 for 2015 and 2016. As for the Skylander, there should be 4 SK105 in 2012-2012, then 18, 48 and 84 by 2016-2017.

Today, Serge Bitboul goals for the company, are a long-term commitment to the activity and development of product support common to both aircraft in order to reduce production costs. Thus, the global support for troubleshooting and maintenance, now in place, will be operational for repairs on both aircraft. All the maintenance workshops, and spare parts inventory, should be able to intervene AOG 24/7. Hopefully the F 406 and especially the Skylander projects will truly meet the expectations of operators across the globe for this noble economic challenge to succeed. The French Air Force has too often had unfinished dreams, let's hope that it becomes a reality that all artisans would be proud of.