

**Longuet: espoir à l'export pour l'A400M, intérêt français pour le MRTT**  
TOULOUSE, 13 avr 2011 (AFP)

Le ministre de la Défense Gérard Longuet a fait part mercredi à Toulouse de ses espoirs à l'exportation pour l'avion de transport militaire européen A400 M, et a souligné l'intérêt du gouvernement français pour l'achat de l'avion ravitailleur d'Airbus Military A330 MRTT.

**Messier-Bugatti remporte un contrat majeur pour la fourniture des roues et freins carbone sur 737 Next-Generation**

Source : Communiqué de presse - 13 Avril 2011

Messier-Bugatti, groupe Safran, vient de remporter un nouveau contrat de fourniture de roues et freins carbone pour la flotte 737 Next-Generation de la compagnie Copa Airlines, transporteur majeur du continent sud-américain.

Le contrat porte sur 86 avions neufs ou à rétrofiter.

« Le facteur déterminant dans notre sélection des freins Messier-Bugatti a été la réduction substantielle de poids par rapport à la concurrence. De plus, ces freins ont démontré une excellente endurance, compatible avec les contraintes d'opérations en altitude et sur des pistes courtes où nous opérons fréquemment en Amérique du Sud » a déclaré Mr Ahmad Zamany, Vice-Président des Opérations Techniques de Copa Airlines.

Les freins carbone Messier-Bugatti réduisent le poids jusqu'à 700 livres par avion (320 kg) par rapport aux freins acier et assurent une plus grande endurance, portée à plus de 2200 atterrissages.

Ce nouveau contrat porte à 582 le nombre d'avions 737 Next-Generation à équiper de freins carbone pour 18 compagnies aériennes.

Alain Sauret, Président-directeur général de Messier-Bugatti, a ajouté pour sa part : « Nous sommes très heureux qu'une compagnie de référence comme Copa Airlines nous accorde sa confiance pour équiper sa flotte croissante d'avions 737 Next-Generation de nos freins carbone, qui ont démontré leur supériorité en termes d'économie de carburant, de réduction des coûts de maintenance et d'augmentation de la charge payante. »

Messier-Bugatti est N°1 mondial du frein carbone et équipait au premier janvier 2011 sept fois plus de 737 Next-Generation que la concurrence.

**Safran au plus près de la DCRI**  
LA LETTRE A N°1496 - 15/04/2011

Le directeur de la protection industrielle de Safran, Michel Pagès, n'a pas eu de mal à contacter la DCRI, suite à l'affaire d'espionnage dont a été victime son groupe. Le responsable a lui-même fait carrière pendant trente ans à la DST. Pour son dernier poste dans les services de renseignement, il était responsable de la Sous-direction des technologies du renseignement de la DCRI.

**Air France s'intéresse à l'A320 NEO**  
Le 14 avril 2011 par Remy Maucourt L'Usine Nouvelle

La compagnie aérienne est en discussions avec Airbus et les motoristes au sujet de l'A320 nouvelle génération.

Air France pourrait prochainement être un client supplémentaire pour l'A320 Neo. Une porte-parole de la compagnie l'a confirmé, "des discussions continuent avec Airbus et les motoristes pour évaluer les avantages que l'A320 Neo apporterait au réseau Air France-KLM".

La compagnie évalue les améliorations potentielles, en termes d'économies d'exploitation et de réduction du bruit et de la pollution. Air France discute notamment avec les deux motoristes

concurrents du Neo : CFM International (coentreprise entre le français Safran et l'américain General Electric) et Pratt & Whitney.

Avant la décision de remotoriser l'A320, Air France s'était montré sceptique sur le sujet. "L'avion ne marquera peut-être pas une amélioration suffisante pour qu'on ait envie d'en acheter beaucoup", avait alors déclaré Pierre-Henri Gourgeon, directeur général d'Air France-KLM.4

### **Air France, bientôt cliente de l'A320neo ?** Air&Cosmos 14/04/2011

Alors qu'elle s'est toujours montrée défavorable à ce projet, la compagnie française étudierait aujourd'hui l'achat d'A320 remotorisé.

La nouvelle s'est répandue comme une traînée de poudre : Air France pourrait être l'une des prochaines compagnies clientes de l'A320neo d'Airbus. C'est la radio BFM Business qui a rapporté en premier l'information aujourd'hui : la compagnie française serait en bonne position pour commander très prochainement (d'ici mi-2011) la version remotorisée du moyen-courrier d'Airbus.

Une telle décision aurait de quoi surprendre, sachant que la direction d'Air France s'est toujours montrée méfiante vis-à-vis du projet d'Airbus de remotoriser son best-seller, préférant à la place que le constructeur se focalise sur un tout nouvel avion.

Pour la compagnie française, l'installation de nouveaux moteurs, pourtant moins gourmands en carburant (environ -15% par rapport à ceux actuellement en service), n'était pas suffisante pour faire baisser substantiellement le coût d'exploitation et donc ne justifiait pas l'achat d'un tel avion.

Autre raison : Air France utilise principalement l'A320 et ses dérivés sur le territoire français (réseau La Navette). Sur ce type de distance relativement courte, pour lequel le TGV et les compagnies low cost sont des concurrents sérieux, il faut disposer d'un avion qui puisse en priorité emporter plus de passagers et pour moins cher.

Hors ce n'est pas tout à fait ce que propose Airbus avec l'A320neo et ses dérivés. Si le constructeur promet que le coût au siège sera réduit de 15%, il n'est, en revanche, pas question de modifier la capacité de l'avion.

De même, l'augmentation de la distance franchissable offerte par l'A320neo n'est vraisemblablement pas quelque chose qui intéresse Air France. «Ce qu'il nous faudrait sur des lignes comme Paris-Nice ou Paris-Toulouse, c'est un avion pouvant transporter jusqu'à 240 passagers pour un coût inférieur à celui d'un A320 actuel et qui soit optimisé pour des routes de 2.500 km. Une distance franchissable de plus de 4.800 km c'est trop pour nous», rapportait l'an dernier une source issue d'Air France à Air & Cosmos.

Mais les temps changent et la position d'Air France pourrait avoir évolué. En effet, Airbus ne prévoit pas de nouvel avion avant 2030 et Boeing tergiverse toujours sur la question de la remotorisation du 737 et sur le lancement d'un avion. Et l'on imagine mal la compagnie française opter pour le C919 chinois ou le MS-21 russe... François Julian

### **Le Superjet 100 d'Armavia en retard** publié le 13/04/2011 , Emilie Drab

Nouveau contretemps pour le Superjet 100. Le nouvel appareil régional russe, produit par Sukhoi, devait effectuer son premier vol commercial le 12 avril sous les couleurs d'Armavia. Or la compagnie a attendu cette même date pour signer l'acte d'acceptation de son SSJ-100.

Certains problèmes techniques mineurs auraient retenu la compagnie jusque là. Mais la signature de cet acte signifie que les performances de l'appareil et ses systèmes sont conformes et que la cérémonie de livraison va pouvoir avoir lieu.

Mais cela ruine toute la mise en scène préparée par Armavia. La compagnie avait en effet baptisé cet appareil Yuri Gagarine, en l'honneur du cosmonaute russe, et comptait effectuer son premier vol commercial entre Erevan et Moscou le 12 avril, pour les cinquante ans du premier vol habité dans l'espace.

Aeroflot devrait prochainement recevoir à son tour son premier appareil. Son vol inaugural est prévu pour le 15 mai sur la ligne Moscou – Nijni-Novgorod.

### **Turbomeca : La CFE-CGC relativise l'attaque informatique** 18 avril 2011 -Sud Ouest

Le syndicat a mené une enquête auprès des salariés de l'usine.

La semaine dernière, le directeur de la protection industrielle du groupe Safran confirmait qu'une attaque informatique avait bien été lancée contre Turbomeca, mais que celle-ci n'avait donné lieu à aucune exfiltration industrielle.

Il précisait par ailleurs qu'aucun salarié du groupe n'avait été gardé à vue.

Le syndicat CFE- CG de Turbomeca vient, à son tour, de relativiser cette affaire. « De nombreux salariés nous ont fait part d'interrogation posées par leur famille, leurs amis, leurs voisins », dit-il. « Les salariés se sont également inquiétés à l'annonce de pertes incalculables de technologies, acquises au prix de longs efforts qui, dans un contexte de compétition mondiale exacerbée, signifient pertes de compétitivité et terme, pertes d'emplois. »

« La CFE-CGC de Turbomeca n'a pas souhaité s'exprimer jusqu'à présent afin de consacrer ses efforts à recueillir en interne l'avis des salariés sur ces informations. Après une semaine de recherches, nous n'avons rien trouvé qui puisse les confirmer ».

« Nous n'avons rien trouvé car, partout, nous avons rencontré des salariés Turbomeca passionnés par leur métier et rassemblés derrière leur entreprise, leader mondial des turbines d'hélicoptères, pour en pérenniser les succès. »

### **Bomac - 15-04-2011** Chroniques de Pierre Sparaco - AeroMorning L'alliance Bombardier-Comac suscite la curiosité.

Toutes les professions, tous les secteurs d'activité, ont leur jargon, leurs codes, leurs conventions. Et, faute d'être dans la boucle, il peut arriver que l'on s'égaré dans les méandres de l'actualité, parfois pour un seul mot resté inexplicé. D'où l'intérêt de mémoriser sans plus attendre une innovation de l'envoyé permanent en Chine de l'hebdomadaire Aviation Week. Le voici en effet qui évoque le néologisme « Bomac ». Ce n'est en réalité qu'un clin d'œil journalistique, résultat de la contraction de Bombardier et Comac, entreprises qui viennent de conclure un accord qui est peut-être important.

Les données sont simples : le groupe canadien Bombardier peine à imposer son nouveau court/moyen-courrier C.Series tandis que le chinois Comac mesure la difficulté à se forger une légitimité internationale susceptible de conduire son C919 au succès. Ils ont donc choisi de s'allier, une initiative dont les détails ne sont pas encore publics mais qui suscite tout à la fois curiosité et perplexité.

Le C.Series est un appareil d'une capacité maximale de 130 places, susceptible d'être allongé pour recevoir 150 passagers. Il est donc concurrent, d'une certaine manière, les Airbus A318 et A319 et de la version la plus petite du Boeing 737. Doté de moteurs de nouvelle génération Pratt & Whitney PW1000G, le C.Series, sur le papier tout au moins, affiche des coûts d'exploitation inférieurs de 15% à ceux des avions européens et américains actuellement en production. Le C919 sera, lui, propulsé par des Snecma/General Electric Leap-x et est proposé en trois versions complémentaires dont la capacité s'échelonne entre 150 et 220 places. En principe, les deux avions sont donc complémentaires et non pas concurrents.

En un premier temps, le lancement du C.Series a inquiété Airbus et Boeing davantage qu'on a bien voulu le reconnaître à Seattle et à Toulouse. Mais, sur le plan commercial, le démarrage du programme n'est pas vraiment un succès, avec moins de 100 commandes de lancement et pas un seul contrat signé depuis plus d'un an. La sortie de crise a bon dos et, en réalité, il n'est pas certain que Bombardier ait visé juste. De plus, l'apparition de l'A320 NEO (New Engine Offer) a brusquement changé la donne, l'avionneur européen étant maintenant de mesure de faire aussi bien que le C.Series, et cela avec une gamme remotorisée de trois modèles.

Est-ce pour cela que Bombardier a choisi de nouer une alliance avec Comac ? C'est plausible mais les explications de texte se font attendre. Peut-être viendront-elles au salon du Bourget, dans deux mois. On dit ici et là que les Canadiens misent sur la Chine pour donner un coup de pouce au C.Series, ce qui n'est pourtant pas une évidence commerciale. En revanche, les Chinois ont tout à gagner s'il espèrent vraiment trouver des clients sur les grands marchés occidentaux. Nous l'avons noté précédemment, pour l'instant, il leur manque notamment un réseau de support après-vente mondial, outil indispensable dont dispose Bombardier. Les avions régionaux CRJ et les biturbopropulseurs Q400 sont en effet vendus dans le monde entier.

On s'y perd. La mise en place de «Bomac» pourrait-elle conduire à une grande alliance industrielle ? Ou est-elle moins ambitieuse qu'elle n'en a l'air ? Il y a là matière à réflexion, sachant que Comac avoue désormais de très grandes ambitions, le C919 devant être suivi tôt ou tard par un long-courrier (dont on ne sait rien pour le moment). Reste à savoir si un axe industriel Canada-Chine aurait un sens. Le secteur aéronautique a beau être mondial, il évolue en fonction de contraintes nombreuses et doit tenir compte d'un certain nombre de limites. A moins, bien sûr, que le moment ne soit venu de tout remettre à plat, d'oublier les manières de faire du passé et de mettre en place d'un tout nouvel échiquier, novateur de bout en bout. A chacun de répondre à la question, en attendant que les principaux intéressés se décident à annoncer la couleur.

### **Superjet 100 : Aeroflot veut demander des dédommagements à Sukhoi** publié le 15/04/2011 , Emilie Drab

Le mécontentement d'Aeroflot envers Sukhoi grandit. Selon l'agence Ria Novosti, qui cite le Président de la compagnie et ministre des Transports russe Igor Levitin, elle s'apprête à demander au gouvernement d'infliger une amende à Sukhoi pour le retard du Superjet 100.

La date limite des livraisons a en effet été dépassée. Initialement fixée à la fin de l'année 2010, elle a ensuite été repoussée à mars 2011. Mais le premier appareil est toujours chez le constructeur.

Igor Levitin a ajouté qu'Aeroflot avait également des questions techniques au sujet du Superjet 100 ; la compagnie craint que l'appareil régional ne remplisse pas ses performances contractuelles.

Aeroflot a commandé quarante exemplaires du Superjet 100. Son premier appareil devrait effectuer son vol inaugural (commercial) le 15 mai.

### **Ce sera le numéro 1** 20 avril 2011 - Par Bernard Broustet    Sud Ouest

Le géant Safran a racheté la poudrière dont le mariage avec SPS (Le Haillan) fera la première société industrielle girondine||SOCIAL Malgré la promesse de l'entreprise de ne pas licencier, les effectifs devraient s'éroder.

Le mariage des deux entités aboutit à la création d'une entreprise de 3 000 salariés, spécialisée pour partie dans la conception de pièces pour moteurs d'avions. Archives nicolas le lièvre || Le Lievre Nicolas Philippe Schleicher, nouveau PDG de SME. photo « Sud ouest »



Le mariage des deux entités aboutit à la création d'une entreprise de 3 000 salariés, spécialisée pour partie dans la conception de pièces pour moteurs d'avions. Archives nicolas le lièvre || Le Lievre Nicolas

Plus de quatre siècles après sa création, l'ex-poudrerie de Saint-Médard-en-Jalles, reconvertie dans la fabrication de propergols, vient de quitter le giron de l'État pour celui du groupe Safran (SNECMA, Turbomeca).

Ex-filiale de la société publique SNPE, la SME, dont Saint-Médard constitue le plus important actif, a été rachetée 337 millions par Safran, qui la convoitait depuis une décennie. Philippe Schleicher, dirigeant de Safran, est devenu PDG de SME, qu'il a pour mission de marier (voir ci-dessous) avec SNECMA Propulsion Solide (SPS).

Cette filiale de Safran, basée au Haillan, et spécialisée pour l'essentiel dans les moteurs de fusées et missiles, collabore depuis longtemps avec la SME, qui produit les propergols de ces moteurs.

La fusion de ces deux entités conduira à la naissance d'une entreprise de plus de 3 000 salariés, dont plus de 2 000 en Gironde, où elle aura son siège. Les perspectives de ce futur ensemble peuvent se résumer ainsi :

#### 1 Les missiles nucléaires

C'est le cœur du métier des unités du Haillan et de Saint-Médard-en-Jalles, qui fabriquent les propulseurs de ces gros engins, susceptibles d'aller frapper à des milliers de kilomètres. Le déploiement de la nouvelle génération de missiles (M 51) sur les sous-marins stratégiques a commencé l'an dernier. SPS et SME ont reçu des crédits pour mener des études exploratoires sur une évolution de ces engins, dans la ligne du discours de Nicolas Sarkozy à Cherbourg en mars 2008. Le chef de l'État envisageait alors une extension de la portée de ces missiles.

#### 2 Les boosters d'Ariane

Associées à la société italienne Avio, contrôlée par un fonds anglo-saxon, SPS et SME fabriquent les moteurs et les propergols des boosters d'Ariane V. Douze boosters devraient être livrés cette année contre 14 l'an dernier. Les deux entreprises, qui n'en feront bientôt plus qu'une, ont commencé par ailleurs à travailler sur le lanceur de la prochaine décennie, qui pourrait être plus petit et plus modulable qu'Ariane V.

#### 3 Les pièces d'avion

C'est un des grands défis de SPS. Il s'agit d'utiliser le savoir-faire maison dans les composites pour fabriquer des pièces susceptibles d'améliorer les performances énergétiques des moteurs d'avion. Deux grands types de pièces pourraient successivement passer au stade de la fabrication industrielle, d'ici la fin de la décennie : d'abord des arrière-corps de moteur, puis des aubes de turbine. Si les choses marchent bien, il pourrait y avoir des centaines d'emplois à la clé. Il reste à espérer que la production à l'échelle industrielle demeure dans la région.

#### 4 Propergols pour Airbags

La SME s'est diversifiée dans le développement de petits blocs de propergol destinés à déclencher les airbags. Elle est devenue un des grands acteurs mondiaux de cette technologie. Philippe

Schleicher affirme que la SME a l'intention de garder cette activité. Une deuxième unité de fabrication devrait voir le jour à Su Zhou (Chine) l'an prochain. Mais, c'est promis, c'est juré : il ne s'agira que d'approvisionner le marché local.

Longues discussions en perspective

Les discussions entre l'État et Safran ont un temps buté sur des problèmes environnementaux. Car les sites des poudreries, y compris celle de Saint-Médard, où l'on s'emploie à pomper et à traiter le trichloréthylène présent dans le sol, ne sont pas vierges. Pour que Safran achète la SME, il a fallu faire acter par les communes le fait que les sites concernés ne pourraient jamais être convertis en logement. Et par ailleurs l'État a apporté sa garantie pour le cas où le sol n'aurait pas livré tous ses secrets.

La voie est maintenant libre pour la fusion entre SPS et SME, qui devrait intervenir d'ici la fin de l'année. Philippe Schleicher promet qu'elle ne débouchera sur aucun licenciement, ce qui ne veut pas dire que les deux entreprises réunies auront à terme autant d'emplois qu'elles n'en ont séparément aujourd'hui. « Les pouvoirs publics nous ont accordé des crédits d'études pour maintenir des compétences », souligne Philippe Schleicher. « Mais en échange, il faut rationaliser les organisations et supprimer les doublons ». Les départs en retraite et en préretraite (amiante) ne seront donc sans doute pas tous remplacés.

L'autre grand enjeu concerne l'harmonisation des statuts, dans des univers où il existe une tradition de combativité sociale. Un début de mise à plat pourrait avoir lieu demain, avec les réunions du Comité d'établissement de SME, et du Comité d'entreprise de SPS.

Les salariés de SME, aujourd'hui soumis à la convention collective de la chimie, dépendront, après la fusion, de celle de la métallurgie. Par ailleurs le problème de la prévoyance doit être vite réglé pour les salariés de la SME. Puis viendront les discussions sur le reste des copieux accords d'entreprise. Philippe Géry (CFE/CGC) prévoit un automne et un hiver chauds. « Tout ce que nous voudrions obtenir », écrit pour sa part le syndicat Sud de la SME, « il faudra aller le chercher ». Philippe Schleicher est prévenu...

### **Zodiac relève sa prévision de marge, ne craint pas Safran**

19/04/11 – reuters

Zodiac Aerospace a annoncé mardi relever sa prévision de marge opérationnelle courante sur l'exercice 2010-2011 après l'avoir quasiment doublée au premier semestre à la faveur de la reprise confirmée du secteur aéronautique.

L'équipementier, qui s'attend désormais à une marge opérationnelle courante supérieure à 13% - contre 12-13% auparavant - a assuré par ailleurs que l'éventualité d'une nouvelle offre émanant du groupe Safran ne l'inquiétait pas.

Après quatre mois d'offensive infructueuse, Safran a dû renoncer à la fin de l'an dernier à toute offre hostile pour six mois, sous la pression de l'Autorité des marchés financiers (AMF). (Voir : )

A un mois de la fin du gel imposé par l'AMF, Olivier Zarrouati, président du directoire de Zodiac, a déclaré à Reuters : "Je n'ai aucune inquiétude de ce côté-là".

Olivier Zarrouati a déclaré lors de la conférence de presse qu'il discutait d'une coopération avec Safran dans un projet d'avion à propulsion électrique.

Vers 11h10, le titre Zodiac (+4,5% à 52,42 euros) affichait la plus forte hausse du SRD, affichant une capitalisation boursière de 2,9 milliards d'euros. Il perd néanmoins encore près de 7% depuis le début de l'année.

CM-CIC souligne dans une note les "perspectives porteuses" du groupe, notamment liée à l'évolution du trafic aérien. "Nous sommes convaincus que Zodiac pourrait de nouveau attirer les convoitises et cela plus vite que prévu", écrit l'intermédiaire.

Olivier Zarrouati a également dit que le groupe stockait des composants électriques afin de se prémunir contre une éventuelle pénurie liée à la crise japonaise, soulignant que le "printemps arabe" n'avait pas d'impact sur son activité.

"Il y a un peu moins d'avions qui volent vers le Japon et les pays arabes, mais on reste en croissance positive. Nous pensons que le cycle haussier est encore présent", a-t-il dit, jugeant "crédibles" les augmentations de cadences de production prévues par Airbus .

#### BONNE INTÉGRATION DES ACQUISITIONS

Il a déclaré également travailler "plus activement que jamais" à des acquisitions et constaté un regain de dossiers intéressants avec la sortie de crise.

Zodiac a dit encore disposer d'une flexibilité suffisante, après avoir creusé sa dette financière nette à 796 millions d'euros, contre 514 millions à la fin de l'exercice 2009-2010. Le groupe a racheté en 2010 l'allemand Sell, spécialiste allemand de l'aménagement de cabines, du français Quinson (équipements hydrauliques) du canadien Cantwell Cullen, spécialiste de la protection des câblages.

Olivier Zarrouati s'est dit satisfait des premiers mois d'intégration de ces acquisitions, malgré une légère déception pour Cantwell Cullen.

Elles ont contribué au bond de 141% du résultat opérationnel courant du groupe au premier semestre 2010-2011 (septembre-février) à 184,2 millions d'euros, donnant une marge de 14,1% contre 7,9% un an plus tôt.

L'amélioration tient principalement à la division "Aircraft Systems" pour qui la reprise de l'activité a permis une meilleure couverture des coûts fixes et s'est conjuguée à un taux de change plus favorable et au pôle "Cabin Interiors".

Zodiac a également confirmé viser une croissance 15-20% de son chiffre d'affaires en 2010-2011 hors effet de change et acquisitions nouvelles.

Le groupe avait annoncé à mi-mars un chiffre d'affaires de 1.309,5 millions d'euros au premier semestre, en croissance organique de 17,5%.

#### **Zodiac relève sa prévision de marge à plus de 13 %**

19/04/11 | 17:57 | Bruno Trevidic Les Echos

Un mois après avoir déjà révisé à la hausse son objectif de chiffre d'affaires, l'équipementier aéronautique a publié un bénéfice net semestriel en hausse de 159 %, à 114,3 millions d'euros, pour un chiffre d'affaires en progrès de 36 %, à 1,3 milliard d'euros.

Zodiac n'a pas déçu ses fans chez les analystes et les investisseurs. L'équipementier aéronautique, qui avait déjà relevé il y a un mois son objectif de chiffre d'affaires, a annoncé ce mardi un bénéfice net semestriel en hausse de 159 %, à 114,3 millions d'euros, pour un chiffre d'affaires en progrès de 36 %, à 1,3 milliard d'euros. Cerise sur le gâteau, le relèvement de sa prévision de bénéfices.

Le président du directoire, Olivier Zarrouati, vise désormais une marge opérationnelle courante « supérieure à 13 % », contre 12 % à 13 % auparavant. La Bourse a apprécié : à la clôture, l'action Zodiac affichait une hausse de 2,67 %.

Zodiac confirme ainsi la bonne santé retrouvée du transport aérien, tant pour les ventes d'Airbus et Boeing, dont il est l'un des principaux fournisseurs, que pour les pièces de rechange, particulièrement lucratives. « Plus les avions volent, plus nous gagnons de l'argent », souligne Olivier Zarrouati, qui table sur une poursuite de la hausse du trafic, malgré l'envolée du prix du carburant et la catastrophe au Japon. « La crise japonaise n'a pas eu d'impact significatif sur notre activité », assure le patron de Zodiac, qui reconnaît toutefois stocker certains composants électroniques « made in Japan » pour le cas où ils viendraient à manquer.

Poursuite des acquisitions

A la reprise du trafic s'ajoute la perspective de voir Boeing livrer les premiers B787 cet été, sur lesquels Zodiac touchera 2,5 millions de dollars par appareil. Par ailleurs, l'équipementier a initié avec succès quelques diversifications prometteuses, comme un système de vidéo embarqué sans câble, moins onéreux que ceux de Thales et de Panasonic. Ou encore un premier contrat pour les toilettes des futurs TGV chinois !

Zodiac compte aussi poursuivre sa stratégie de croissance externe, qui s'est encore traduite par trois acquisitions l'an dernier. « Nous voyons des dossiers encore plus intéressants que par le passé », affirme son patron.

En revanche, Olivier Zarrouati reste peu prolixe sur l'éventualité d'une alliance avec Safran dans les systèmes électriques, qui avait motivé la tentative d'OPA du groupe sur Zodiac. « Les équipes se parlent dans un très bon climat », indique-t-il seulement.

### **ZODIAC AEROSPACE La madone des cabines**

19/04 | 19:47 | Cribles Les Echos

La Bourse ne boude pas la hausse de la marge opérationnelle de Zodiac Aerospace.

Un décollage réussi suscite toujours l'approbation qui sied aux phases délicates. Zodiac Aerospace en bénéficie car l'effet de levier de la hausse organique de son activité sur son bénéfice opérationnel courant produit un effet ascensionnel marqué sur sa marge opérationnelle.

La branche « Cabin Interiors » a bien joué les leaders de l'escadrille d'activités de l'équipementier aéronautique au premier semestre et elle ne s'est pas privée de saisir l'occasion d'équiper aussi les cabines des TGV chinois en mal de solutions techniques avancées. Le patron Olivier Zarrouati peut ainsi revoir vers le haut son guidage de marge pour 2010/2011 et donne aux investisseurs l'occasion de se pencher sur leur plan de vol.

La pépite de l'aéronautique française avait perdu temporairement une partie de son parfum spéculatif traditionnel l'an dernier lorsque Safran a renoncé à la dérober de force. Les craintes de ralentissement économique, la hausse du prix de l'énergie et les incertitudes sur la situation en Afrique du Nord lui ont ensuite fait franchir des paliers à la baisse, de quoi se retrouver le mois dernier à la traîne de la bourse de Paris depuis le début d'année et dans la moyenne des valorisations du secteur.

La sanction était sans doute quelque peu exagérée car la madone des cabines continue de montrer sa capacité à intégrer ses récentes acquisitions. Le printemps arabe n'a pas affecté à ce jour sa stratégie « low costs » ni la « dollarisation » progressive de ses coûts. Cela n'est pas sans importance pour la suite du vol car la guidance 2010/2011 repose sur la parité de 1,30 dollar l'euro assuré par les couvertures de change et ces dernières restent à prendre pour 2011/2012.

### **Le premier Superjet 100 est livré à Armavia**

Air&Cosmos 19/04/11 15:29 - La compagnie arménienne Armavia a reçu le 19 avril le tout premier exemplaire de série du biréacteur régional russe.

Avec plus d'un an de retard sur son calendrier initial, le premier Superjet 100 de Sukhoi Civil Aircraft Company (SCAC) a enfin été livré. Le premier exemplaire de série a rejoint les rangs de la compagnie arménienne Armavia le 19 avril 2011. Pour l'occasion une cérémonie a été organisée à Zvartnots où se trouve l'aéroport international d'Erevan.

Ce premier avion de série, qui a reçu le nom de baptême de Youri Gagarine, est immatriculé EK 95015. Il a réalisé son premier vol en novembre dernier et effectuait dernièrement des essais dans l'usine Knaapo à Komsomolsk-sur-Amour. Armavia avait commandé deux exemplaires de Superjet 100 en 2007. Les deux appareils serviront à effectuer des liaisons entre Erevan et Moscou.

L'entrée en service de l'avion chez Aeroflot est prévue d'ici début mai. Il sera affecté dans un premier temps à la ligne Moscou Cheremetievo/Nijni Novgorod. Aeroflot a commandé un total de 30 Superjet 100.

Le SSJ 100 a obtenu sa certification de la part des autorités russes le 28 janvier dernier, au terme de plus de 2.500 heures d'essais en vol. Reste maintenant à obtenir la certification européenne et américaine de l'avion, ce qui devrait normalement être chose faite d'ici la fin de l'année.

Sukhoï envisage de livrer un total de 14 avions cette année : 12 pour Aeroflot et deux pour Armavia. La production devrait passer à 25 l'an prochain et atteindre les 60 unités par an en 2014. François Julian

### **Production du 2000ème inverseur de poussée BR710 à Aircelle Maroc** Aeronautique.ma - Mardi 19 Avril 2011

Conçu, développé et produit par Aircelle, filiale du groupe SAFRAN, la production du 2000ème inverseur de poussée du moteur BR710 de Rolls-Royce a été officiellement célébré par Aircelle Maroc ce mardi 18 Avril à Nouasser, Casablanca (Maroc). La cérémonie a connu la participation de Vincent Mascré (PDG d'Aircelle), Hamid Benbrahim El-Andalousi (Président d'Aircelle Maroc), Benoît Martin-Laprade (DG d'Aircelle Maroc), Alun Hughes (Rolls-Royce) ainsi que plusieurs cadres d'Aircelle Maroc.

L'inverseur de poussée BR710 d'Aircelle a été développé dans les années 1993-1994. Le 1000ème inverseur de poussée pour le moteur BR710 a été livré le 30 novembre 2005 à Savannah, Georgie (USA). Six ans plus tard, c'est des chaînes de montage d'Aircelle Maroc que le 2000ème BR710 est sorti. Un événement célébré en présence des dirigeants de Rolls-Royce avec Alun Hughes (Executive Vice président) à leur tête. Mr Hughes a présenté ses félicitations à tous les employés d'Aircelle Maroc en rappelant les performances de la société notamment son classement "Class Leading" par rapport aux délais de livraison.

Cet événement arrive deux mois seulement après la célébration d'Aircelle Maroc de son 5ème anniversaire et la production de du 300ème inverseur de poussée BR710 monté sur ses chaînes depuis le lancement de sa production à Nouasser en janvier 2009. L'inverseur BR710 équipe des avions d'affaires haut de gamme (Ultra long range corporate jets), Ce sont des appareils de haute performance, capables de franchir plus de 12000 kilomètres. 60 % de la masse du BR710 est constitué de matériaux composites. L'inverseur BR710 est un modèle dit « à porte ». Il est équipé de deux portes (Supérieure et Inférieure) disposées à 180° sur le moteur qui s'ouvrent pour inverser à la fois les flux d'air chaud et froid.

Les bâtiments d'Aircelle Maroc occupent 20000 m2, près de 450 salariés y travaillent, dont 280 opérateurs hautement qualifiés. Outre les inverseurs de poussée et les nacelles, la société fabrique des pièces en matériaux composites avec des équipements de dernière génération pour le collage, quatre étuves de polymérisation, un poste de photogrammétrie pour l'inspection...

En 2010, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaire de 67 millions d'euros. Aircelle Maroc possède plusieurs certifications, notamment Oliver Wight MRP 2 class A (planification et exécution). C'est la première unité du groupe Safran à être certifiée Classe A hors de France. Elle est la seule au Maroc à avoir cette classe.

### **19/04/11 23:54 Safran : Messier-Dowty livre le premier train d'atterrissage pour l'A350-900**

Messier-Dowty (groupe Safran) a livré à Airbus le premier train d'atterrissage principal de l'A350-900, franchissant ainsi une étape majeure du programme. Ce premier train d'atterrissage sera installé au banc d'essais système de l'A350XWB chez Airbus UK à Filton.

Le développement de l'atterrisseur principal de l'A350XWB se focalise sur l'optimisation des coûts d'exploitation. Il intègre les dernières avancées technologiques, tout en répondant aux exigences d'économie, de performance, de fiabilité et de respect de l'environnement requises par le programme A350XWB. Le train d'atterrissage principal fait appel à une utilisation plus importante des matériaux avancés, notamment celle du titane, qui résiste à la corrosion et permet des gains de masse significatifs.

La première livraison des atterrisseurs de série à la chaîne d'assemblage final d'Airbus est programmée d'ici fin 2011. En parallèle, Messier-Dowty démarre ses activités de certification avec les essais de chute et de structure dans les prochaines semaines.