

EN POINTE



Nicolas Frager

Directeur de l'AIA de Cuers-Pierrefeu

La passion des hélicoptères

Promu ingénieur général de l'armement le 1^{er} juin 2019, Nicolas Frager a connu une carrière en accéléré au cours des dernières années. Sans doute que les compétences acquises dans le domaine des essais en vol lui ouvriraient toutes grandes les portes du secteur industriel au sein du SIAé. À la tête de l'Atelier industriel de l'aéronautique (AIA) de Cuers-Pierrefeu, cet ingénieur général dont l'oncle était enseignant à... Supaéro doit relever de nombreux défis.

Le plus important est celui de conduire la transformation d'un établissement de plus de 1 000 personnes. Il a d'ores et déjà fixé le cap en érigeant l'innovation comme levier de transformation. Il lui faut également accompagner l'accroissement de la charge de travail dans le secteur des voilures tournantes. Au travers, tout d'abord, du contrat verticalisé Dauphin et Panther (DauPan) qui donne à l'établissement la responsabilité complète de la flotte. Le programme NH90 est, ensuite, tout aussi crucial

puisque s'agit tout à la fois de réduire les pertes de jouissance des aéronefs au profit des forces et de faire face à l'augmentation sensible du nombre de visites à effectuer. Le tout en garantissant une performance industrielle matérialisée par un taux de service de 100 % sur cette flotte comme sur les autres (ATL2, E-2C et Dauphin et Panther), d'ailleurs. Cette vie au service de l'aéronautique pour ce quinquagénaire éprouvé de sport pourrait prendre un nouveau virage vers des activités nationales ou internationales au cours des prochaines années. D'autant qu'en tant que directeur de programme Tigre, cet ancien commando parachutiste de l'Armée de l'Air et de l'Espace a contribué au développement de la version HAD (appui-destruction) en coopération avec l'Espagne. Il a aussi accompagné le premier déploiement opérationnel de cet appareil en Afghanistan à l'été 2009 avant d'en assurer, quelques années plus tard, la maintenance au SIAé.

■ OC

Bio express

- **1997-2006** : Centre d'essais en vol d'Istres.
- **2006-2011** : direction de programme Tigre au sein de l'unité de management des opérations d'armement hélicoptère.
- **2013** : directeur du site d'Istres de DGA Essais en vol.
- **2016** : directeur adjoint de l'AIA de Clermont-Ferrand.
- **2017** : directeur de DGA Techniques aéronautiques.
- **2019** : directeur de l'AIA de Cuers-Pierrefeu.

MOUVEMENTS

SAS

Louise Bergström



est nommée directrice pour les relations avec les investisseurs. Elle était précédemment responsable pour les relations investisseurs de la banque Bluestep.

ESA

Dans le cadre de sa stratégie de commer-

cialisation, l'Agence spatiale européenne (ESA) vient de confier à **Géraldine Naja** les commandes de sa nouvelle direction de la commercialisation, de l'industrialisation et de l'approvisionnement. Elle a notamment occupé les postes de responsable du bureau des relations avec l'Union européenne et de responsable des questions stratégiques et institutionnelles au sein du bureau politique du directeur

général de l'ESA. De son côté, **Simontata Cheli** est nommée



directrice des programmes d'observation de la Terre après avoir occupé différents rôles au sein de ce directoire, notamment comme responsable du bureau de la stratégie. Enfin, **Francisco Javier Benedicto**

Ruiz est nommé directeur de la navigation et



prendra ses fonctions en février 2022. Il est actuellement responsable du service en charge du programme Galileo.

DELTA AIR LINES

Nicolas Ferri est nommé directeur pour l'Europe, le Moyen-

Orient, l'Afrique et l'Inde. Une zone stratégique pour Delta Air Lines au regard de ses



alliances et de ses investissements. Nicolas Ferri a notamment été directeur pour l'Amérique latine et directeur Alliances Americas. Depuis août 2019, il était directeur commercial d'Aeromexico.

LE H160. QUAND ON COMPTE SUR VOUS, VOUS POUVEZ COMPTER SUR LUI.



WE MAKE IT FLY

Le H160 nouvelle génération est équipé d'un nombre sans précédent de technologies qui renforcent la sécurité du pilote et de ses passagers: visibilité augmentée au maximum, affichage intuitif des informations, assistance au pilotage inédite Helonix® et protection du domaine de vol sans équivalent. Il permet en outre d'embarquer jusqu'à 12 personnes sur un rayon d'action de 120 milles nautiques, tout en économisant 15% de carburant. Avec toutes ses caractéristiques, le H160 représente une avancée spectaculaire, aussi bien dans son domaine que pour l'environnement.

Efficacité. We make it fly.*

*Nous faisons voler.

airbus.com   



AIRBUS



Atelier Industriel de l'Aéronautique Cuers - Pierrefeu



L'AIA Cuers-Pierrefeu assure la maintenance et la modernisation des avions, hélicoptères et matériels aéronautiques des forces armées.

L'AIA CP recrute des opérateurs,
des techniciens et des ingénieurs (F/H)
bac pro à bac +5

<https://rejoignezlesiaa.defense.gouv.fr/fr>

YouTube

LinkedIn



SIAé

Partenaire des Forces pour voler

MCO

L'AIA DE CUERS-PIERREFEU SE RENFORCE DANS LES VOILURES TOURNANTES



Onze Atlantic 2 seront rénovés au standard 6 par l'AIA de Cuers-Pierrefeu.

SECOND ÉTABLISSEMENT INDUSTRIEL DU VAR POUR L'IMPORTANCE DE SES EFFECTIFS, L'AIA DE CUERS-PIERREFEU ÉTEND SES SURFACES POUR FAIRE FACE À UN PLAN DE CHARGE ACCRU SUR LES VOILURES TOURNANTES. L'ÉTABLISSEMENT VA EN EFFET SE DOTER D'UN NOUVEAU HANGAR POUR LA MAINTENANCE DES NH90. PARALLÈLEMENT À LA MISE EN PLACE PROCHAINE D'UNE ANTENNE À PHALSBURG, L'ÉTABLISSEMENT POURSUIT LA RÉNOVATION DES ATLANTIQUE 2 AU STANDARD 6. MAIS IL TOURNE DÉJÀ SES REGARDS VERS L'AVENIR EN PRÉPARANT L'ARRIVÉE DU FUTUR HAWKEYE E-2D ET, POTENTIELLEMENT, DU HIL.

Niché au cœur du Var, l'Atelier industriel de l'aéronautique (AIA) de Cuers-Pierrefeu est l'un des acteurs majeurs du maintien en condition opérationnelle

(MCO) en région Sud Paca. Ses effectifs, proches de 1 050 personnes, en incluant l'antenne d'Hyères, en font l'un des AIA les plus importants du SIAé en termes de chiffre d'affaires et d'effectif. Très complètes, ses

activités le conduisent à réaliser des prestations de maintenance sur les programmes Atlantique 2, E-2C, NH90 et Dauphin-Panther, mais aussi de fabrication, de conception et de formation.

NOUVEAU HANGAR POUR LE NH90.

Déjà très conséquente, l'activité de cet établissement, qui a vu le jour en 1945, va encore croître dans un proche avenir.

L'établissement va en effet se doter d'un hangar supplémentaire. Entièrement dévolu à la maintenance du NH90, il commencera à sortir de terre au printemps 2022. Couvrant une superficie de 6 000 m², il disposera de dix plots lors de sa

mise en service, prévue à l'été 2023. Conçu notamment pour optimiser les flux et faciliter le travail des opérateurs, ce hangar viendra tout naturellement s'imbriquer dans le hangar actuel. Ce dernier – disposant de six plots – va, pour sa part, bénéficier de la mise en place prochaine d'un ou deux plots supplémentaires durant une période transitoire de dix-huit mois, cela afin de faire face à la charge actuelle. Armé par un effectif de 80 personnes, il réalisera cette année six visites NSI (niveau de soutien industriel) et six visites NSO (niveau de soutien opérationnel). Précisons ici que les visites NSI des NH90 sont actuellement réalisées par l'AIA de Cuers-Pierrefeu et

Airbus Helicopters à Marignane, tandis que celles NSO peuvent tout à la fois être réalisées par les AIA de Cuers-Pierrefeu et de Bretagne, mais également dans les forces.

En prolongement de la sortie d'un premier appareil fin juillet 2021, trois NH90 version TTH bénéficient actuellement d'un retrofit MR1 (Maintenance Release 1). Appliquée à l'ensemble des NH90 de l'Armée de Terre déjà livrés, cette opération consiste essentiellement à la remise à niveau de l'avionique intégrant une adaptation du câblage. Sa durée est de l'ordre d'un mois.

L'autre actualité dans les voitures tournantes – un secteur qui représentera 45 % du plan de charge de l'établissement en 2026, contre 35 % actuellement – concerne la création d'une nouvelle antenne à Phalsbourg,

« Opérationnelle à partir de 2024, cette antenne dédiée à la maintenance NSO des NH90 de l'Alat complètera l'antenne de l'AIA de Clermont-Ferrand intervenant sur les Gazelle. Dans des installations déjà existantes, la nouvelle antenne réalisera douze visites annuelles grâce à la mise en place de trois à quatre plots. 36 personnes travailleront à terme au sein de cette nouvelle entité dont des opérateurs de maintenance et des techniciens pour le bureau technique », indique Nicolas Frager, directeur de l'AIA de Cuers-Pierrefeu.

ATLANTIQUE 2, AUTRE PROGRAMME PHARE.

Aux côtés du NH90, dont la montée en puissance s'accélère, l'Atlantique 2 est l'autre programme phare de l'AIA de Cuers-Pierrefeu. Non moins de cinq appareils à différents stades de révision ou de rénovation étaient présents sur site début octobre 2021.

D'une durée de sept mois, le chantier de rénovation est couplé à des V36 (visites réalisées tous les trente-six mois) ou à des V72. Les trois appareils

Au plus près des forces

Dépendant historiquement de la Marine nationale, les ateliers constituant l'antenne d'Hyères ont rejoint l'AIA de Cuers-Pierrefeu en 2008. Devenue début mars 2021 la division soutien opérationnel, elle assure la maintenance des flottilles d'hélicoptères de la base aéronautique navale d'Hyères. Elle dispose, à cette fin, d'ateliers pales, peinture, composites, ensembles mécaniques, matériel de sécurité et de sauvetage et matériels de servitude. Cette entité d'une soixantaine de personnes est ainsi en mesure de contribuer au soutien des aéronefs au plus près des forces. Elle peut, entre autres opérations, effectuer la réparation d'un capot moteur de Panther de la 36F, reconditionner une pale NFH de la 31F ou vérifier l'étanchéité d'un canot de sauvetage d'un hélicoptère Dauphin de la 36F. Toutes ces interventions, au nombre de 350 par an actuellement, font que l'antenne d'Hyères doit faire face à un plan de charge accru. C'est la raison pour laquelle ses effectifs seront étoffés par l'intégration de cinq personnes supplémentaires prochainement.

dont les rénovations au standard 6 étaient déjà terminées rejoindront les forces entre début 2022 et mi-2022. Ils s'ajouteront ainsi au premier appareil traité en « chantier sec » (intervention non couplée à une visite de maintenance) à l'AIA. Arrivé

à l'AIA en septembre 2019, le M9 a été livré le 1^{er} février 2021, l'impact du Covid-19 ayant entraîné un léger décalage. Cet appareil constituait le troisième chantier de présérie, les deux autres ayant été réalisés chez Dassault Aviation à Istres.

CHIFFRES CLÉS

AIA de Cuers-Pierrefeu

66 hectares

167 000 m²

de surface couverte.

Effectifs :

1 050 salariés.

146 M€

d'impact financier dans l'économie régionale.

Production :

706 998 heures. (2020)

789 452 heures. (2021)

Visites 2021 :

- 8 DauPan.
- 11 NH90.
- 4 ATL2.
- 1 E-2C.



Au global, ce sont six rénovations standard 6 (en incluant le M9) qui auront été conduites ou entamées sur les six plots dévolus à cette activité en 2021. Trois autres suivront en 2022, les deux dernières étant menées à bien courant 2023. Comme les appareils bénéficieront tous, à cette occasion, d'une V36 ou d'une V72, le onzième et dernier appareil devrait quitter l'établissement fin 2024.

Pour acquérir la compétence sur ce chantier qui suit celui de la modification OACI correspondant au standard 5, l'établissement a envoyé une équipe d'une demi-douzaine de personnes chez Dassault Aviation entre avril 2018 et avril 2019. Cette équipe intégrée était chargée de suivre le chantier de rénovation d'un ATL2 réalisé par Dassault Aviation et de préparer ainsi les futurs chantiers série. Des personnels de l'AIA ont par ailleurs été détachés à

plusieurs reprises chez le constructeur pour y procéder à des réparations structurelles.

Pour tenir le calendrier des rénovations, l'établissement peut compter sur la sous-traitance de capacité fournie par le groupe Latécoère et son sous-traitant : la société AAA (Assistance aéronautique et aérospatiale). Une douzaine de personnes interviennent autour de deux spécialités : les structures et l'électricité. L'AIA peut ainsi concentrer les ressources des 100 personnes travaillant sur les Atlantique 2 sur les différentes opérations qui constituent les visites de maintenance (orientation, déposes, inspections, réparations, repos, réglages essais) ainsi que sur le management et la coordination. Avec succès puisque la durée des visites qui incluent la dépose des ailes et d'environ 2 000 pièces et équipements est passée de quarante-deux mois en 2015 à



Un opérateur inspecte une Main Gear Box (boîte de transmission principale) d'un NH90.

vingt mois, seulement, en 2020. Cette réduction du temps de cycle, qui doit beaucoup à la mise en place du lean management, se poursuit, puisque les trois derniers Atlantique 2 révisés l'ont été en dix-huit mois. « Nous voulons consolider ces dix-huit mois pour garantir la gestion de flotte avant d'envisager un nouvel objectif à seize mois », explique le chef de la division ATL2/E2C.

L'E-2D EN LIGNE DE MIRE.

Aux côtés de l'Atlantique 2, le Hawkeye connaît également une actualité des plus fournies. Car déjà se prépare la relève des trois E-2C qui subissent tous les quatre ans une visite d'une durée de vingt et un mois. Et le successeur n'est autre que l'E-2D, dont trois exemplaires ont été commandés auprès de Northrop Grumman en 2020.

« Nous avons commencé à travailler sur cette nouvelle version améliorée du Hawkeye en 2019. Nous sommes à présent en phase d'assistance à maîtrise d'ouvrage vis-à-vis de la DGA pour effectuer la "francisation" de l'appareil, celui-ci étant attendu dans nos installations vers 2029. L'équipe actuelle composée d'ingénieurs systèmes en charge d'ouvrir l'architecture du système de missions, de la mise en place de capteurs français et de l'application de fonctionnalités

spécifiques à la France sera progressivement étoffée. Elle devrait atteindre une quinzaine de personnes à l'horizon 2028, soit un an avant la livraison du premier appareil aux forces. Ce calendrier devrait nous permettre d'accueillir ce nouveau type d'appareil en grande visite aux alentours de 2034 », précise le responsable de programme E-2C pour le SIAé.

D'ici là, les E-2C continueront de bénéficier de nouvelles fonctionnalités leur permettant de voler jusqu'en 2030 environ. Parmi les dernières en date réalisées figure le changement des consoles tactiques en 2018. D'autres sont actuellement en phase d'études, comme l'intégration d'un nouveau calculateur tactique auxiliaire pour la mise en place de liaisons de données tactiques de type L22 et le changement des radios de bord.

Afin d'éviter tout problème d'approvisionnement en pièces détachées – aucun avion ne pouvant être provisoirement « cannibalisé » du fait de la nécessité d'avoir en permanence deux avions opérationnels –, la France a acquis un Hawkeye américain, qui est arrivé en vol à Cuers le 6 septembre 2020. En cours de démontage dans l'un des hangars du site, cet appareil réformé de l'US Navy fournira notamment des éléments aussi importants que la voilure et les moteurs pour le maintien

Un savoir-faire reconnu sur les radômes

L'un des spécificités de l'AIA de Cuers-Pierrefeu est de comporter une activité de fabrication de radômes pour avions de chasse. Portée par les succès à l'export du Dassault Rafale, la production de radômes équipant ces appareils est en forte hausse. Elle devrait atteindre 85 unités par an à l'horizon 2024 contre 50 actuellement. Parallèlement, la production des radômes de nouvelle génération équipant les Dassault Mirage 2000 sera maintenue à hauteur de quarante unités à cette même échéance.

Au-delà de ces programmes pour lesquels il assure à la fois la conception, la fabrication et la maintenance, l'AIA varois fournit également des radômes ainsi que des radômes pour l'Atlantique 2 (entre autres réalisations). Forte d'un effectif de 50 personnes qui sera notablement renforcé à l'horizon 2024, la division radômes et composites œuvre également pour le civil. Le constructeur Airbus lui confie en effet les mesures radioélectriques d'un échantillonnage de radômes équipant ses productions civiles. Ces équipements sont contrôlés dans les quatre chambres anéchoïques dont dispose l'établissement.

Enfin, la division assure diverses productions en composite (supports de sièges, étagères, etc.) ainsi que la réparation de pièces et équipements en thermoplastique.

en vol des E-2C. Au-delà de la préparation de l'intégration de l'E-2D au sein du parc de la Marine, « ce transfert illustre l'excellence des relations unissant les forces françaises à leurs homologues américains. Le constructeur Northrop Grumman est inclus dans la qualité de cette relation », se félicite le responsable de programme E-2C pour le SIAé.

UN PREMIER CONTRAT VERTICALISÉ.

Après avoir réalisé ses dernières visites sur le Lynx il y a quelques années, l'AIA a vu son plan de charge voilures tournantes conforté par la notification, le 28 mai 2020, d'un contrat verticalisé sur la famille DauPan (hélicoptères Dauphin et Panther). Dénommé HélioSS, ce contrat d'une durée de 9,5 ans en tranche ferme a pour objectif de réduire le nombre d'intermédiaires et d'avoir l'AIA comme unique responsable de la disponibilité des dix-neuf hélicoptères considérés, soit seize Panther et trois Dauphin Pedro.

Préant en compte les deux niveaux de soutien opérationnel et industriel, ce contrat a également vocation à apporter plus de visibilité à long terme aux industriels partenaires du SIAé (Sabena technics, Airbus Helicopters, Thales, Safran Electronic Devices, Goodrich et Rockwell-Collins, en l'occurrence), des coûts annuels réduits, une meilleure organisation des plans de charge et des relations fluides avec les partenaires industriels. En marge de la maintenance, l'engagement de performance se traduit également par des activités de soutien comprenant notamment des détachements de spécialistes sur base ainsi que la formation du personnel militaire et un soutien logistique au travers de la mise en place de dix lots d'autonomie (sauf moteurs et Flir) et d'un guichet logistique situé sur la base aéronavale d'Hyères.

L'AIA mobilise un effectif de 60 personnes pour la bonne exécution des visites de maintenance incluses dans ce contrat devenu opérationnel en juillet 2020. Le personnel assure à la fois des visites intermédiaires (V2) tous les deux ans ou 600 heures de vol et des grandes visites (V3) tous les douze ans ou 2 400 heures. La durée respective de ces interventions est de six et huit mois. Sept machines seront ainsi prises en compte cette année, neuf autres devant suivre en 2022.

Au cours de ces chantiers sont réalisées diverses modifications dont la plus récente est l'intégration d'équipements bas niveau de luminosité sur les trois Pedro. Réalisée fin 2020, cette modification permettant de réaliser des vols de nuit sous jumelles de vision nocturne (JVN) est à mettre au crédit du pôle conception. L'autre gros chantier résidera dans l'intégration du système IFF mode 5 (détection ami ou ennemi). Un premier appareil prototype sera pris en charge par l'antenne d'Hyères avec du personnel détaché de Cuers. La qualification de ce système qui sera déployé sur l'ensemble de la flotte de Panther est attendue en avril 2022.

L'AIA peut d'ores et déjà se prévaloir d'être en avance sur la bonne exécution de son premier contrat verticalisé. « Notre engagement annuel sur la dotation forces aéronaves porte sur 11,8 Panther et deux Dauphin Pedro pour une activité attendue de l'ordre de 3 000 à 4 200 heures annuelles de vol. Nous sommes déjà dans les termes du contrat, voire en avance sur nos prévisions, car nous avons une demi-machine d'avance », se réjouit le chef de division hélicoptères (DHE).

UN PÔLE CONCEPTION FORT.

Au-delà de ses activités de MCO proprement dites et de sa première niche technologique que constitue la

division radômes et composites, l'AIA peut compter sur l'apport d'une seconde niche technologique qu'est le Pôle Conception (PC). Constitué d'une centaine de personnes dont quarante ingénieurs, le pôle tire son importance du fait qu'il est le principal bureau d'études du SIAé. Sa première mission est le soutien aux chaînes aéronaves (ATL2, E-2C, NH90, Dauphin-Panther) et aux autres divisions pour :

- la conception de solutions de réparation.
- La définition d'équivalence dans le cadre du traitement d'obsolescence.
- L'expertise technique pour les systèmes, structures et câblages aéronaves.

Sa seconde mission est de proposer l'intégration de nouvelles capacités opérationnelles dans les aéronaves.

Le pôle conception est constitué de :

- un collège des responsables d'affaires, garant du respect du triptyque coûts/déjà performances.
- Un collège des experts, garant du meilleur niveau technique, notamment en sûreté de fonctionnement et en sécurité de systèmes d'information.

• Le Service architectes et électrique (SAE) pour les architectures fonctionnelles et systèmes.

• Le Service mécanique et électricité (SME), pour la conception mécanique et composite, la justification par calculs, l'expertise des procédés et des matériaux et la conception des câblages électriques.

• Le Service logiciels (SLO), pour la conception des logiciels tactiques embarqués ou destinés aux segments sol (simulation et préparation de mission).

• Le Service support.

C'est à ces entités disposant notamment de CAO/DAO, imprimantes 3D, testeurs de câblages automatiques que reviennent tous les programmes développés ces dernières années, et en particulier celui du SSVT NG (Sous-système de visualisation tactique nouvelle génération) embarqué sur l'ATL2 rénové au standard 6. Le pôle conception a réalisé l'étude, le développement et la qualification d'une trentaine d'équipements, du logiciel mission et de deux consoles formant le système de combat rénové de l'ATL2.

C'est également au pôle conception qu'est revenu le développement et la

Deux plots supplémentaires seront ajoutés prochainement pour accompagner la charge de travail croissante sur les NH90.



qualification d'un support d'armement pour la mitrailleuse MAG38 et les fusils tireur d'élite PGM et Barrett implantés au niveau du seuil de porte des hélicoptères NH90, Dauphin, Panther, et demain HIL. Plusieurs centaines d'exemplaires équiperont à terme les hélicoptères militaires français.

Enfin, et au-delà d'un projet commun mené avec l'AIA de Clermont-Ferrand sur un système anticollision devant être embarqué sur tous les hélicoptères, le pôle conception poursuit dans la synergie inter-AIA au travers du projet de calculateur embarqué Decalco. Cette évolution du SNA (système de navigation et d'armement) complémentaire des Rafale Marine et Air prévoit le développement des équipements PC Decalco V2 et sa platine de commande Fightacs V2, de la modification avion Fightacs et de moyens sol.

COISSANCE DE L'ACTIVITÉ.

Composé à 91 % de civils et 9 % de militaires, le personnel de l'AIA de Cuers-Pierrefeu est appelé à s'étoffer courant 2022. L'effet de croissance de l'activité

avec, notamment, la préparation de l'ouverture de l'antenne de Phalsbourg ainsi que la pyramide des âges, va conduire au recrutement de 85 personnes l'année prochaine. Ces embauches devraient se poursuivre au cours des années suivantes pour couvrir les besoins liés à l'augmentation des activités NH90 associée à la mise en service du nouveau hangar. L'effectif de départ de ce nouveau bâtiment sera de l'ordre d'une soixantaine de personnes.

Au-delà des recrutements, l'innovation est considérée au sein de l'établissement comme l'un des principaux leviers pour gagner en performances et compétitivité. Parmi les déploiements en cours figurent la mise en place progressive d'un outil numérique de rituel atelier collaboratif connecté et la dotation au personnel de tablettes supportant la documentation, la suppression du support papier étant en ligne de mire. L'AIA sera bientôt équipé, par ailleurs, de tracteurs pousseurs entièrement électriques pour le déplacement d'aéronefs et d'équipements lourds. D'autres innovations pourraient suivre d'ici quelques



Panther de la Marine mis en configuration pour sa visite de maintenance V3N au sein de la division hélicoptères embarqués de l'AIA de Cuers-Pierrefeu.

années. L'inspection par drones couplée à de l'intelligence artificielle ainsi que la réalité augmentée en font partie.

Même si le volume d'heures de production réalisées sur les voilures fixes est appelé à se maintenir à un niveau important au cours des prochaines années, c'est incontestablement le secteur des voilures tournantes qui portera le prochain développement des activités de l'établissement. Au-delà de la charge croissante réalisée autour du programme NH90 – associée à la poursuite des livraisons aux forces des TTH (Alat) et à l'avancement des retrofit des NFH (Marine) –, des perspectives à venir pourraient tourner en effet autour de l'arrivée du futur HIL (Hélicoptères interarmées léger). 49 de ces hélicoptères dits Guepard devraient être réceptionnés par la Marine à partir de la seconde moitié de la décennie, d'autres devant intégrer les parcs de l'Armée de l'Air et de l'Espace et de l'Armée de Terre. Cette nouvelle génération d'aéronefs constituera assurément un enjeu fort de consolidation des activités de l'AIA de Cuers-Pierrefeu sur le long terme, sans qu'il soit possible de présager à ce stade ce que sera l'implication du SIAI et de l'AIA dans le HIL.

Enfin, l'établissement se prépare dès maintenant aux défis futurs au travers de son ambitieux programme de transformation 2021-2024 dont l'objectif principal est de tendre vers l'excellence industrielle. Au-delà des résultats

déjà obtenus dont l'un des plus significatifs est un taux de service de 100 % sur toutes les flottes suivies et révisées par ses soins, l'AIA travaille à des projets majeurs comme le déploiement de la transformation numérique (2022) et l'introduction des premiers éléments de maintenance prédictive (2023). Mais c'est surtout au plan de la réduction des cycles que l'établissement est le plus volontariste. Il prévoit de mettre en œuvre en 2022 le processus devant lui permettre d'abaisser le temps des étapes principales des visites des NH90 à seulement 5,5 mois (TTH) et 7,5 mois (NFH). « Grâce à un travail commun réalisé entre l'AIA, Airbus Helicopters, la DGA et la DMAE, la réduction de la perte de jouissance des NH90 pourrait donc se compter en mois d'ici à quelques années », ajoute Nicolas Frager. Avant de conclure en indiquant : « J'ai lancé une réflexion autour de l'optimisation de l'emploi de nos agréments aéronautiques (EMAR/FRA 21G, EMAR/FRA 21J et EMAR FRA145, qui permettent de livrer des matériels navigables, y compris à des clients étrangers, ouvrant ainsi de nouvelles perspectives contractuelles, NDLR) afin que nous soyons bien alignés entre bureau d'études, souteneurs et soutenus. »

L'AIA de Cuers-Pierrefeu sera ainsi, plus que jamais, en ligne avec les attentes de la ministre : « Il faut que ça vole. »

■ A Cuers, Olivier Constant

Une rénovation standard 6 partagée

L'AIA de Cuers-Pierrefeu se partage avec Dassault la réalisation de la rénovation standard 6 de l'Atlantique 2. La mise à niveau du système de combat de l'avion de patrouille maritime inclut la mise en place du nouveau système Radar/IFF (identification ami ou ennemi), l'installation d'un nouveau système acoustique, le montage d'une nouvelle boule optronique, l'intégration d'un nouveau cœur tactique et l'import du nouveau système de visualisation tactique. Sur les dix-huit Atlantique 2 concernés, onze sont directement pris en charge par l'AIA azuréen. La rénovation de sept autres a été confiée à Dassault Aviation. Quatre sont déjà sortis des ateliers Dassault à Istres, tandis que les trois autres seront rénovés par Sabena technics en sous-traitance du constructeur. Le premier des trois devrait sortir des ateliers de Dinard d'ici la fin de l'année, les deux autres suivant d'ici à fin 2023.