

MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE

COMMENT SE PRÉPARE LE MCO DU GUÉPARD



Le Guépard va accélérer la mutation numérique du MCO.

formation des techniciens. Sans oublier bien sûr tout ce qui est lié au système d'information. Tous les thèmes sont abordés », poursuit-il.

CONTINUITÉ NUMÉRIQUE.

A ce travail en amont viendra s'ajouter, plus tard, l'expérience progressivement acquise sur le H160. « Dès les premiers travaux sur la plateforme civile, les problématiques de maintenance et de soutien ont été prises en compte, que cela soit au niveau de l'architecture, de la documentation. Avec une continuité numérique des données grâce au lien entre certaines données enregistrées en vol et directement intégrées dans le *maintenance information system* avec la documentation technique en 3D », rappelle Olivier Tillier.

Et d'ajouter : « Un des axes a aussi été de créer dès le départ avec Safran Helicopter Engines une harmonisation sur le concept de soutien entre la cellule et le moteur avec des liens complètement linéarisés pour que tout cela soit cohérent et facilite la maintenance avec le plus haut niveau de sécurité et de qualité. » Le Guépard s'appuie sur la plateforme civile H160 avec des équipements qui seront intégrés en fonction des besoins spécifiques de chacune des trois forces qui doivent en réceptionner 169 exemplaires, dont 80 pour l'armée de Terre.

Mais les armées françaises ne réceptionneront leurs premiers Guépard qu'à partir de 2026. A moins que le calendrier ne soit accéléré dans le cadre des mesures de soutien du gouvernement à une filière aérospatiale

DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE 2020, DES ÉQUIPES D'EXPERTS D'AIRBUS HELICOPTERS, DES FORCES ARMÉES ET DE LA DGA MULTIPLIENT LES RÉUNIONS DE TRAVAIL SUR LE PROGRAMME D'HELICOPTÈRE INTERARMÉES LÉGER BAPTISÉ GUÉPARD. UN TRAVAIL QUI COMPREND AUSSI LE VOLET MAINTIEN EN CONDITION OPÉRATIONNELLE.

Ce maintien en condition opérationnelle (MCO) du futur hélicoptère interarmées léger Guépard est partie intégrante du contrat de levée de risques notifié à Airbus Helicopters

par la Direction générale de l'armement à la fin du mois de décembre 2019. Et depuis le mois de janvier, les réunions de travail s'enchaînent. « Nous travaillons sous forme de groupes de travail réunissant représentants de l'Etat et industriels.

Des réunions qui durent des demi-journées, voire des journées entières », raconte Olivier Tillier, directeur du Centre de soutien militaire France d'Airbus Helicopters.

« Même si les réunions n'étaient plus physiques à partir de la mise en place du confinement, ce travail préparatoire, qui mobilise près de 40 experts du soutien, va durer dix mois et adresse toutes les questions, tous les problèmes qui peuvent se poser, concernant par exemple la logistique, la maintenance des aéronefs, ou encore relevant de la



Olivier Tillier, directeur du Centre de Soutien Militaire France d'Airbus Helicopters.

et de défense secouée par les effets de la pandémie de coronavirus. En attendant, un autre retour d'expérience sera précieux pour affiner les caractéristiques intrinsèques du futur MCO du Guépard.

Celui sur les quatre H160 qui seront loués à la Marine nationale pour réaliser des missions de recherche et de sauvetage en Atlantique et dans la Manche. Les appareils doivent être opérationnels dès 2022. Parallèlement, le contrat de « verticalisation » Chelem (Contrat pour les Hélicoptères

lourds et de manœuvre) sur les Cougar, Caracal et EC225 des armées de Terre et de l'Air va aussi servir de base de travail très concrète sur les responsabilités et le partage du travail autour du parc des Guépard.

CONTRATS PLUS GLOBAUX.

Le principe retenu étant de responsabiliser « l'industrie sur des objectifs de performance de haut niveau et incluant la mise en place de guichets logistiques industriels sur les bases aéronautiques ». « Nous voulons nous

inscrire dans la démarche qui a été amorcée vers des contrats plus globaux, plus verticalisés. Nous étions déjà passés de contrats MCO de typologie relativement simple, avec des prestations sur catalogue en termes de prix et délais pour la maintenance des aéronefs, l'achat ou la réparation de pièces, à des contrats à l'heure de vol », indique Olivier Tillier.

« Les contrats à l'heure de vol ont commencé avec le NH-90. Aujourd'hui, nous sommes sur des contrats verticalisés dans le cadre desquels l'industriel s'engage sur de la disponibilité appareil, sur de la performance industrielle fixe avec une forfaitisation des travaux supplémentaires et avec pénalités en cas de dépassement. Nous sommes dans du contrat multiservices avec engagement sur la maintenance périodique, engagement sur le taux d'indisponibilité dû à des raisons techniques, engagement sur la performance logistique... », précise le directeur du Centre de soutien militaire France d'Airbus Helicopters.

« Sur une partie de la flotte Cougar, nous allons même plus loin. L'industriel a non seulement des engagements sur la supply chain, le réapprovisionnement des pièces, mais aussi la responsabilité de la maintenance en ligne. Ce qui est un engagement sur de la disponibilité de

missions. Nous nous engageons à tout faire pour que l'appareil soit disponible. Cela va bien au-delà d'un engagement de performance moyennée. Il s'agit d'assurer une disponibilité missions tous les jours », souligne-t-il.

Et le Guépard s'inscrit donc dans « la continuité de cette montée en engagement et de responsabilité de la performance du côté industriel ». « Nous travaillons sur trois scénarios avec un degré d'externalisation plus ou moins important vers l'industriel. Couvre-t-on toute la logistique, couvre-t-on toute la maintenance ? Et si non, jusqu'où ? Quelle part de la flotte ira sur du *full support* et quelle autre partie s'appuiera sur du soutien en fonction des besoins, des missions ? », indique Olivier Tillier.

POSITIONNER LE CURSEUR.

Et de conclure : « A partir de là, nous serons capables de positionner les guichets logistiques, les équipes pour le support adéquat en fonction de toutes les missions qui sont, par nature, variées selon les trois armées. Nous avons déjà travaillé sur cette problématique et les premiers retours sur le contrat Chelem vont nous permettre de positionner, ensemble, le curseur. »

■ Yann Cochenne



Laboratoire d'Essais Feux Aéronautiques et Electriques

- ▶ Résistance au feu et à l'épreuve du feu
- ▶ Essais de centrale
- ▶ Tests intérieur cabine et compartiment cargo
- ▶ Tests d'inflammabilité

- ▶ Niveau de combustion des sièges dans les aéronefs
- ▶ Mesure de l'opacité et la toxicité des fumées dégagées au cours d'une combustion
- ▶ Propagation de la flamme
- ▶ Combustion intempestive
- ▶ ...



Essais Feux



Tests hydrauliques



Tests endurance



Gestion d'essais

EMITECH EUROCEM ADETESTS ENVIRONNE'TECH DIRAC PIEME LEFAE EMC

www.emitech.fr
contact@emitech.fr