

## L'A400M, LA SOLUTION EUROPÉENNE À LA PROJECTION

**L'évolution de contexte stratégique post-guerre froide** (ex-Yougoslavie, Somalie, Timor, Afghanistan...) a projeté les armées dans des opérations de maintien de la paix et de stabilisation. Il s'agit le plus souvent de gérer des "après-guerres", notamment sur les plans humanitaire et civilo-militaire. Pour de telles opérations nécessitant des projections de moyens, l'avion de transport stratégique est devenu une nécessité. Au niveau européen, l'importance d'une coordination dans le transport aérien s'était fait sentir depuis plusieurs années, notamment dans le cadre de la coopération franco-allemande, avec un même avion : le C160-Transall. Un accord de coordination pour l'emploi de ces avions, lorsqu'un des pays manque de moyens, a été signé. Par ailleurs, le GAE (Groupe aérien européen), créé dans un cadre franco-britannique devenu organisme de coopération entre les armées de l'air de sept pays européens, se sent également concerné. Une cellule de coordination du transport aérien, forte d'une quinzaine d'officiers (EACC : European Air Transport coordination Cell), a été mise en place sur la base aérienne d'Eindhoven, aux Pays-Bas.

Sa mission est de contribuer à la coordination et à l'usage efficace des moyens de transport aérien et de ravitaillement en vol des pays du GAE. Cette décision, qui constitue un élément important de la coopération militaire européenne, contribue à la réalisation de l'objectif global d'Helsinki de l'Union européenne (déploiement de 60 000 hommes en 60 jours). Procédant de ces réflexions opérationnelles, l'avion de transport A400M (initialement connu sous le nom d'ATF : Avion de Transport Futur) est destiné à équiper la flotte européenne de transport tactique. Il remplacera essentiellement les anciens Hercules C-130, en service depuis environ trente ans, et le Transall C-160. Les états-majors des armées de l'air européennes avaient émis une demande conjointe pour le transport stratégique : l'European Staff Requirement (ESR), pour un avion à la fois tactique et stratégique. En juin 2003, l'Occar représentant les sept pays clients lançait le programme de l'A400M. L'objectif est de standardiser la flotte européenne de transport tactique. A cet effet, les exigences militaires de sept pays (France, Grande-Bretagne,

Allemagne, Espagne, Turquie, Belgique et Luxembourg) ont été initialement prises en compte. Le programme de conception et de construction de l'A400M est placé sous la direction d'Airbus Military SL, la gestion du programme étant assurée par l'Occar (accord signé à Bonn le 27 mai 2003). Pour la France, l'A400M permettra de renouveler la capacité de transport de l'armée de l'air à partir de 2009. Sa flotte aura les caractéristiques suivantes : capacité d'acheminer ou de parachuter différents types de chargements au cours de missions tactiques et logistiques à partir de terrains normaux et dans des conditions climatiques défavorables ; capacité de ravitailler et d'être ravitaillé en vol ; aptitude à effectuer des évacuations sanitaires. Au plan général, le nombre total d'appareils commandés est de 180, se répartissant comme suit : Allemagne 60, France 50, Espagne 27, Grande-Bretagne 25, Turquie 10, Belgique et Luxembourg 8. L'Afrique du Sud a annoncé, en avril 2005, l'acquisition de 8 appareils A400M, prouvant que l'avion possède aussi un potentiel à l'export. n

### Futur standard du transport aérien militaire

**L'avion de transport militaire Airbus A400M a été présenté, le 15 février 2006,** au commandement de la Force aérienne de projection (FAP) sur la base aérienne 107 "Sous-Lieutenant Dorme" de Villacoublay. Jean-Michel Billig, directeur d'Airbus France pour le programme A400M, ainsi que de nombreux experts d'Airbus Military et d'EADS ont dévoilé tous les aspects techniques de l'appareil. Le général Klein, commandant la FAP, ainsi que l'ensemble des chefs de bureau et commandants d'unités étaient présents. L'A400M fera son premier vol en début 2008. Dès 2009, les premiers exemplaires seront livrés aux armées de l'air européennes. Les sept nations membres de l'Occar ont engagé des commandes fermes, et cet avion commence à connaître ses premiers succès à l'export. Il sera un appareil plus flexible que les avions de transport tactique et stratégique actuellement en service. Il pourra voyager

plus loin et plus vite que les moyen-porteurs C-160 et les C-130 (jusqu'à 4 540 km) avec un emport conséquent (jusqu'à 30 tonnes de matériels) et sans escale. En transport stratégique, son exploitation sera plus économique que les gros porteurs à turbopropellers, que seules quelques grandes puissances ont les moyens d'acquérir... Dans vingt ans, l'A400M sera le seul avion de transport militaire à la fois tactique et stratégique du marché, puisque aucun autre avion de transport aussi polyvalent n'est actuellement à l'étude dans le monde. Les parcs d'A400M permettront de diminuer de moitié les délais d'intervention actuels, en reliant les continents avec toutes les capacités d'emport. Aucune opération militaire ne peut réussir sans un soutien logistique, sans avions disponibles en permanence, et pouvant aller vite et loin, par tous les temps et sur tous les types de reliefs. L'A400M, avion futur pour l'EAC, pourra le faire. n

## A400M : spécifications et emport

### ► Spécifications

Surface cargo : 92 m<sup>2</sup>  
 Volume cargo : 340 m<sup>3</sup>  
 Masse max. au décollage en mission logistique : 130 000 kg  
 Masse max. au décollage en mission tactique : 120 000 kg  
 Capacité max. d'emport en mission logistique : 37 000 kg  
 Capacité max. d'emport en mission tactique : 30 000 kg  
 Capacité max. interne en pétrole : 46 700 kg  
 Masse à vide : 70 000 kg  
 Equipage : deux (+ un loadmaster)  
 Moteurs : 4 x TP400-D6 (EuroProp International) de 10 000 ch chacun  
 Altitude maximale opérationnelle : 11 278 m  
 Altitude maximale opérationnelle (en opérations spéciales) : 12 192 m  
 Vitesse maximale de croisière (en mission cargo) : 555 km/h  
 Vitesse maximale de croisière (en mission tactique) : 780 km/h  
 Vitesse de croisière : Mach 0,68 à 0,72  
 Distance de décollage : 1 440 m  
 Distance d'atterrissage : 665 m

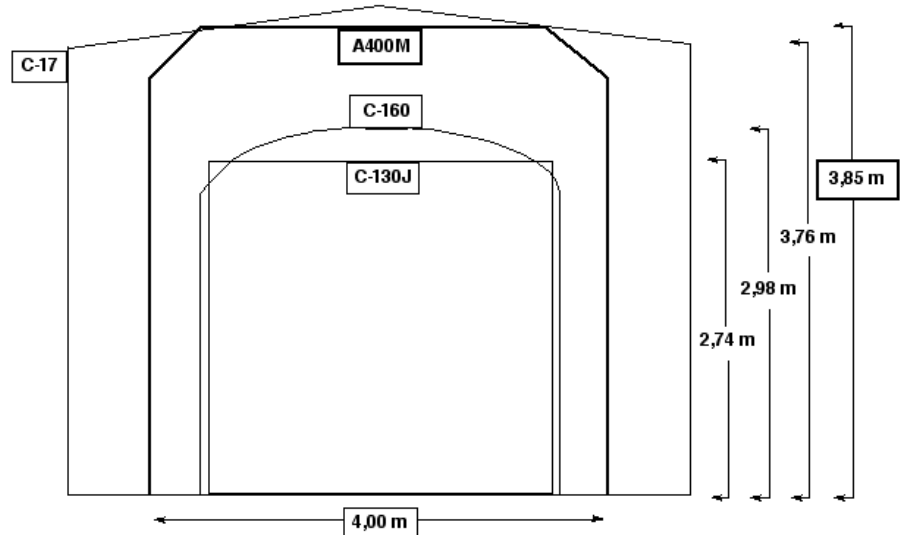
### ► Dimension de la soute

Longueur de la soute : 17,7 m (contre 20,8 m sur le C-17, et 12,2 m sur le C-130 J)  
 Longueur de la rampe arrière : 5,4 m (contre 6 m sur le C-17 et 3,1 m sur le C-130 J).

### ► Ravitailleur et ravitaillable

L'enveloppe de vol de l'A400M lui permet de ravitailler une large gamme d'avions et d'hélicoptères, à des niveaux d'altitudes appropriées à leurs missions. Un système de deux paniers de ravitaillement peut être installé en pods, en deux heures sur les points d'emport des ailes. Un système de ravitaillement sur palette peut être installé en soute arrière. Des réservoirs optionnels sont installés, fournissant jusqu'à 12 tonnes de capacité en kérosène. L'A400M est lui-même ravitaillable avec une perche.

### A400M : comparaison capacitaire



### Les configurations d'emport en soute

En mission militaire, l'A400M peut affréter :

- deux camions de 5 tonnes et deux canons de 105 mm,
- ou trois véhicules blindés de transport de troupes,
- ou un véhicule de lancement Patriot avec ses missiles,
- ou deux hélicoptères d'attaque de type Tigre.

En mission humanitaire, l'A400M peut affréter :

- six Land Rover avec leurs remorques,
- ou un semi-remorque de plus de 25 tonnes,
- ou une excavatrice avec un camion de chantier,
- ou une grue mobile.

### Une souplesse d'emploi

En configuration classique, l'A400M peut emporter 37 tonnes de fret — notamment en configuration classique de palettes —, ce qui le place entre le C-130 et le C-17. En ce qui concerne les dimensions de soute, il est plus proche d'un gros porteur, avec une longueur de 23 mètres et une hauteur de 3,85 mètres. Ces dimensions de soute ont été choisies pour obtenir une configuration optimale : en effet, dans la plupart des configurations de chargement, l'adaptation entre la charge emportée (en terme de masse) et le volume offert est la meilleure du marché, car il reste peu d'espace inutilisé lorsque la soute est chargée. L'aménagement de la soute est adapté à tous les matériels de dernière génération ; il peut notamment embarquer un Super Puma sans en démonter le bloc rotor.

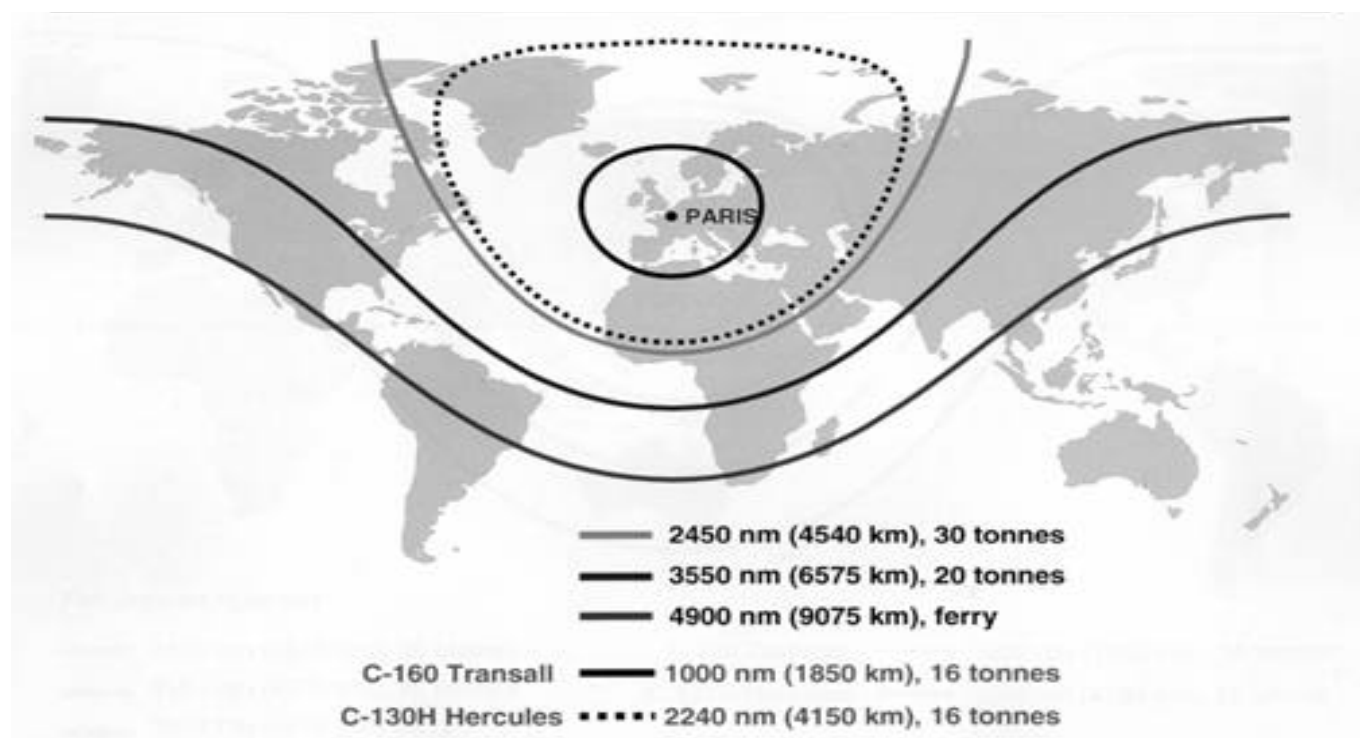
De plus, l'A400M peut emporter des charges aux dimensions hors normes (grues...). Il a la même hauteur de plafond que ses concurrents américains, alors que les avions tactiques de moins de 20 tonnes ont un plafond trop bas pour de tels chargements. L'A400M offre le meilleur coût d'exploitation d'un avion de transport militaire, notamment grâce au meilleur rapport entre le volume disponible en soute et son aménagement. Il a une autonomie très importante, car il peut affréter 30 tonnes de matériel à 4 540 km et 20 tonnes à 6 575 km. Dans ce dernier cas, c'est plus du double de l'autonomie d'un avion de type C-130 ou C-160.

# A400M

TTU - Supplément au N° 586 - 31 mai 2006

## Performances en opérations

### Capacité des avions de transport en mission stratégique et rayon d'action



### Grande capacité et grande distance franchissable

L'A400M est bien positionné sur le marché en raison de sa grande autonomie et de sa capacité à acheminer du fret sur des distances franchissables supérieures à celles des moyen-porteurs. En effet, le C-160 et le C-130 ont une faible distance franchissable, et ils n'emportent qu'une charge inférieure à 20 tonnes. La capacité maximale d'emport de l'A400M est le double de celle du C-130 J (transporteur tactique), pour un coût total de possession identique. Mais si la capacité d'emport de l'A400M est la moitié de celle d'un C-17, notons que son coût total de possession correspond au tiers de celui de l'appareil américain.

### Autonome en opérations

Transporteur tactique, l'A400M opère de manière autonome, loin de son terrain d'origine, sur des missions de longue durée. Pour des déploiements de courte durée, l'A400M est conçu pour tolérer une période de quinze jours consécutifs d'emploi sans maintenance nécessaire. Pour des déploiements de plus longue durée (jusqu'à cent cinquante jours), l'A400M transporte un équipement de maintenance en opérations, de l'outillage et des pièces de rechange. La rampe de l'A400M est équipée de trois prises hydrauliques pour le chargement et le déchargement de véhicules. Ces prises fournissent une extension utile à la rampe, lorsque l'avion est chargé avec des camions positionnés perpendiculairement à la rampe arrière de l'avion.

### Des pneus à basse pression pour tous les terrains d'opérations

Le train d'atterrissage est doté de quatorze roues avec pneus à basse pression. Ceux-ci ne détruisent pas un terrain sommairement aménagé. En conséquence, les flottes d'A400M peuvent délivrer davantage de matériels que les avions de transport tactiques classiques, qui détruisent les pistes à force de mouvements. Ainsi, plusieurs A400M peuvent affréter un total cumulé de 3 000 tonnes de cargaison sur une même piste en terre et en herbe, en y effectuant de très nombreux atterrissages et décollages, avant que celle-ci ne soit dégradée par les roues. Par ailleurs, les atterrisseurs principaux peuvent être réglés pour affaisser ou rehausser l'arrière de l'avion, afin d'assurer les opérations de chargement et de déchargement.

## Du tactique au stratégique

### ► La motorisation TP-400

Un avion gros-porteur propulsé par des moteurs à réaction a de très bonnes capacités stratégiques, car il peut emporter de grands chargements en mission intercontinentale. Mais ces avions à réaction ont de mauvaises qualités tactiques, car, pour qu'ils évoluent sur des pistes courtes et mal aménagées, il faudrait dans ce cas les équiper de volets sustentateurs, lesquels alourdiraient l'avion et généreraient une consommation excessive en pétrole. En revanche, les avions tactiques et légers, actuellement en service, sont dotés de turbopropulseurs ; ils ont la souplesse de pouvoir opérer sur des pistes courtes et de qualité sommaire. Pour pouvoir conjuguer des performances tactiques et stratégiques, EuroProp International a conçu le TP400-D6 de 10 000 chevaux, avec des hélices Ratier-Figeac de 8 pales. C'est le plus puissant des turbopropulseurs occidentaux. Le 28 février 2006, EPI EuroProp International GmbH a mené avec succès le premier essai de ce moteur, avec son hélice, sur le banc d'essais de Snecma à Istres. Ce premier essai du moteur complet a été réalisé en présence des représentants des pays de l'Occar. Déjà, en octobre 2005, EPI avait validé le jalon FETT (First Engine To Test — première rotation au banc du moteur sans son hélice) à Ludwigsfelde, cumulant un total de 35 heures d'essais. Il avait atteint sa puissance maximale de 10 690 chevaux. EPI a achevé l'assemblage d'un deuxième moteur instrumenté dans les installations d'ITP à Ajalvir (Espagne). Quatre TP-400 équiperont l'A400M, et conjugués à une conception aérodynamique de dernière génération et des commandes électriques, ils feront de cet avion une cellule puissante et économique en pétrole, pour opérer à la fois en conditions tactiques et stratégiques. Rappelons que le Life Cycle Cost du turbopropulseur est réduit par rapport à celui d'un réacteur.

### La polyvalence tactique

L'A400M est le seul avion de transport avec à la fois des capacités tactiques et stratégiques. Le transport tactique consiste à déployer des troupes, des approvisionnements et des matériels, directement sur les zones de l'objectif au moyen du débarquement par avion, du largage en altitude, ou du largage par extraction à très faible hauteur. Le transport tactique permet notamment de fournir un soutien logistique par air à toutes les forces engagées en opérations. Ces missions exigent des avions tels que l'A400M, capables d'une grande mobilité au sol, et conçus pour le décollage et l'atterrissage sur des aérodromes aux pistes courtes et mal aménagées. Les avions tactiques à remplacer sont les C-160 et C-130. Actuellement aucun programme d'avion spécifique à cette classe des 16 à 17 tonnes de capacité d'emport (et de 3 200 à 5 000 km en distance franchissable) n'a été lancé dans le monde, pour remplacer ces avions dans vingt ans. L'A400M — avec 35 tonnes de capacité et 3 700 km de distance franchissable — sera le seul avion de transport de nouvelle génération, en mesure de remplacer ces types d'avions, et capable d'assurer aussi toutes les missions d'un gros-porteur. La plus-value tactique de l'A400M est donc considérable : il peut mener des opérations de pénétration et de largage à basse altitude, utiliser des pistes courtes et sommairement aménagées et reculer. De plus, il est autonome pour le chargement. Il peut atterrir et décoller en très forte pente, pour éviter les tirs ennemis, pendant que ses contre-mesures électroniques EM et IR de dernière génération renforcent sa protection.

### Des capacités stratégiques

Le rôle des gros-porteurs est de remplir des missions de transport stratégique, c'est-à-dire de projeter de grandes capacités sur des distances de 3 000 milles nautiques, et en subsonique. C'est le cas de l'A400M, qui est conçu pour transporter des chargements de surcapacité sur de très grandes distances et à grande vitesse de croisière. Sa soute permet de transporter des véhicules légers sur deux rangées, des machines de grande capacité et tous les types de matériels de secours. L'A400M peut aussi conduire des missions d'évacuation sanitaire avec 66 brancards. En 2007, seuls les très gros-porteurs aux coûts d'exploitation onéreux (de 80 à 135 tonnes de capacité) peuvent assurer le transport stratégique. L'entrée en service de l'A400M changera la donne, car le coût d'acquisition sera inférieur à celui des plus gros-porteurs, et le Life Cycle Cost de cet avion sera le plus bas du marché. Précisons que ses concurrents sont des avions de technologie ancienne ou dépassée pour la plupart d'entre eux. Il est démontré que, pour un même volume à transporter, le coût du transport en A400M est plus faible que sur les autres types d'appareils, grâce aux équipements de vol de dernière génération et à la consommation en pétrole réduite par la diminution de traînée résultant de l'emploi de turbopropulseurs (au lieu de réacteurs) et d'une conception aérodynamique employant les matériaux composites. Le coût d'entretien de l'A400M est le plus bas du marché des avions stratégiques, en raison de l'intégration des concepts de maintenance et de systèmes qui ont fait leur preuve sur les autres types d'avions de la famille Airbus.

### Standard mondial dans vingt ans ?

Un avion de transport doté à la fois de capacités tactiques et stratégiques diminue de moitié le temps de déploiement d'une force militaire. En raison de ses caractéristiques, l'A400M, unique modèle de transport militaire moyen et gros-porteur sur le marché dans vingt ans, pourrait devenir le standard mondial du transport aérien militaire du XXI<sup>e</sup> siècle.

## La dimension européenne

### Maîtrise d'œuvre et industrialisation

En juin 2003, le contrat portant sur l'acquisition de l'A400M a été signé par Airbus Military et l'Occar (Organisation Conjointe de Coopération en Matière d'Armement). L'Occar est le gestionnaire du programme et représente les sept nations clientes qui, ce jour-là, se sont engagées pour l'achat de 180 avions. Le développement et la production sont confiés à Airbus Military SAS, dont les partenaires sont Airbus (détenu à 80 % par EADS et à 20 % par BAE Systems), EADS CASA, TAI (Turquie) et Flabel (Belgique). Airbus Military hérite des compétences et de l'expérience d'Airbus en matière de gestion de programmes d'avions civils de nouvelle génération. Il bénéficie aussi de l'expertise des autres industriels en matière de fabrication des éléments. La charge de travail est répartie entre les industriels associés au prorata de leur participation au programme. La Division Military Transport Aircraft est chargée de l'essentiel des tâches concernant la globalité du programme, du développement et de l'industrialisation de systèmes et d'équipements, de la cellule (empennage horizontal, nacelles moteur, éléments de l'empennage vertical, carénages des glissières de volets), de la production des nacelles moteur. Elle sera chargée aussi de l'intégration des moteurs et, enfin, de l'assemblage final sur le site de San Pablo, près de Séville. La commande de 180 avions garantit un total de 40 000 emplois, dont 8 500 en France, sur vingt ans chez les constructeurs et leurs fournisseurs. Avec Airbus, EADS détient une participation de 90 % dans le programme. EADS dirige également le consortium des entreprises partenaires du programme, le groupe étant chargé de la maîtrise d'œuvre. La part industrielle revenant au groupe reflète le pourcentage de sa participation dans Airbus Military (à savoir 20,56 % détenus par EADS et 69,44 % par Airbus). EADS consolidera 100 % du programme, ce qui reflète son contrôle et sa participation cumulée de 90 % dans l'A400M. La prise de commandes par les sept clients de lancement s'élevait à 20 milliards d'euros.

### Des clients associés à l'industrialisation

Tous les clients de l'A400M sont associés à l'industrialisation de l'avion. Chaque pays détient la production exclusive d'une part de l'avion en tant que source unique, c'est-à-dire qu'une pièce précise de l'avion sera exclusivement fournie par ce même fournisseur, et ce pour tous les appareils commandés, et quel que soit le nombre d'avions produits. Si de futurs clients de l'A400M ne pouvaient pas bénéficier d'une participation à la production de l'avion, alors ils seraient associés à la production d'autres types d'appareils Airbus. Les sept nations de l'Occar ont engagé des commandes fermes, et, en contrepartie, EADS s'engage à réaliser l'A400M dans le respect du montant du budget total alloué à la phase de développement.

### Les premières ailes usinées à Filton

Le 24 février 2006, les usines Airbus à Filton, près de Bristol, ont lancé la production des ailes du premier A400M, avec la fabrication d'une première nervure en aluminium, de trois mètres de long. Deux opérations d'usinage supplémentaires sont prévues pour que cet élément devienne la première nervure "numéro 10" (sur 48 entrant dans la réalisation d'un lot d'ailes). Les ailes sont essentiellement conçues en matériaux composites (fibre de carbone CFRP). Filton assurera aussi l'assemblage final des ailes des A400M. Les premières livraisons d'ailes complètes sont prévues pour la fin de l'année.

### ► Le potentiel export

En avril 2005, l'Afrique du Sud et EADS ont signé une déclaration d'intention (DOI - Declaration of Intent) par laquelle Pretoria s'est engagé pour une commande de huit A400M, et deviendra partenaire du programme en fournissant les carénages pour l'emplanture des ailes de tous les A400M qui seront produits. Le montant de ce transfert de technologie est d'environ 400 millions d'euros. Soulignons qu'une telle coopération permettra à l'industrie aéronautique d'Afrique du Sud d'être relancée, en raison de son rôle majeur dans la fabrication de composants pour l'A400M. Le 15 juillet 2005, la Fuerza Aérea de Chile (FACH) a signé une lettre d'intention pour l'acquisition de trois Airbus A400M. Le 8 décembre 2005, la Malaisie s'est prononcée à son tour pour l'achat de quatre exemplaires de l'A400M. L'industrie malaise recevra, elle aussi, des transferts de haute technologie (pour un montant d'environ 200 millions d'euros), pour la conception et la fabrication de composants destinés aux ailes et à la cellule de l'A400M. Dans le passé, Airbus a déjà développé une coopération avec la Composites Technology Research Malaysia (CRTM) dans le domaine des matériaux composites, pour la fabrication de bords de fuite — destinés aux Airbus A300 — et de panneaux pour les bords d'attaque et de fuite pour A320. Par ailleurs, CRTM est chargée de produire des panneaux pour les bords d'attaque des futurs A380. Le 13 février 2006, Erik Buschmann, directeur financier d'Airbus Military, a déclaré que le potentiel à l'export de l'A400M est de 200 appareils, d'ici à 2025. 192 avions de ce type sont déjà commandés (dont 180 pour les nations partenaires du programme). La Scandinavie (Suède, Norvège et Finlande) a également manifesté de l'intérêt pour le futur avion de transport militaire. D'ailleurs, la Suède et la Norvège sont membres associés de l'European Airlift Centre. Les premiers exemplaires de l'A400M seront livrés à l'armée de l'air française à partir de 2009, c'est-à-dire un an après le premier vol du prototype.

## L'A400M bénéficie du potentiel Airbus

### L'A400M hérite du savoir-faire d'Airbus, d'ATR et de Casa

Le programme A400M hérite d'une expérience accumulée chez Airbus et ATR, et sur les C-212, CN-235, et C-295 de Casa et, bien avant, sur les programmes C-160 Transall. Le programme bénéficie en particulier du savoir-faire d'Airbus Industries en matière de conception, en intégrant les concepts d'industrialisation et de maintenance les plus avancées, et qui ont déjà fait leurs preuves sur la gamme des avions civils du groupe. Il tire profit également des technologies les plus avancées, et qui ont déjà été financées dans le cadre du développement des autres avions de la gamme Airbus.

### Le premier avion de transport aérien militaire à commandes de vol électriques

L'A400M est contrôlé par des commandes de vol électriques, et piloté dans une cabine à visualisation à cristaux liquides avec manches de pilotage latéraux. Les commandes de vol électriques permettent de mieux manœuvrer l'avion au-dessus du théâtre d'opérations en contrant les tirs de missiles antiaériens. L'A400M tolère un facteur de charge de 2,5 G. En Irak, plusieurs avions de transport ont été abattus, faute de pouvoir contourner des menaces sol-air, sans avoir dû outrepasser leur domaine de vol... Le système de détection de missiles Miras (Multi-Color Infra-Red Alerting Sensor) a été choisi pour protéger l'A400M.

### Une conception aérodynamique en matériaux légers

L'aérodynamique de l'A400M est conçue en matériaux composites et en alliages d'aluminium, capables de tolérer les facteurs de charge élevés à vitesse réduite. Ces concepts sont fondamentaux pour la sécurité d'un avion de transport qui, en vol, doit effectuer des manœuvres évasives face aux missiles antiaériens quels que soient les contextes opérationnels d'intervention : opérations d'aérolargage, évacuation de ressortissants, assistance humanitaire... Cette conception en matériaux légers induit une consommation réduite en kérosène, et donc une économie d'exploitation qui, jusqu'à présent, faisait défaut à la plupart des avions tactiques en service. Ces matériaux ont été appliqués sur les avions de ligne : A320, A330, A340...

### La logistique Airbus Military garantit la disponibilité des avions

Airbus Military offrira des services de support logistique Integrated Logistic Support (ILS) de la même fiabilité que ceux dont bénéficient déjà les compagnies aériennes. Des services de soutien à la maintenance "Fleet Service Management" adaptés à toutes les circonstances sont proposés pour optimiser la disponibilité des avions. Un réseau d'infrastructures de maintenance et de révision Maintenance, Repair & Overhaul (MRO) sera disponible pour fournir les services nécessaires aux Airbus civils et militaires. Airbus Military est fournisseur central pour tous les utilisateurs de l'avion en support à l'entraînement, en soutien technique, et des upgrades.

### ► L'ouverture aux Américains

Le programme A400M est ouvert aux participations industrielles américaines. EADS North America a organisé une convention pour les fournisseurs à Washington DC en octobre 2003. Des représentants des départements d'Etat au commerce, à la défense et des agences impliquées dans la certification de la technologie américaine pour l'export ont participé à ce forum. EADS North America coopère avec les autorités américaines pour faciliter les procédures d'exportation des équipements et systèmes de l'A400M qui pourraient être produits aux Etats-Unis. Pour faciliter davantage le processus d'approbation, EADS North America envisage de proposer une nouvelle procédure de licence intitulée "Major Program Authorization" (MPA). Cette approche de long terme serait négociée entre EADS North America et le Département d'Etat qui accorderait les licences d'exportation sur une base consolidée et en réduisant les procédures administratives à la fois pour l'industrie et pour le gouvernement. Le processus de sélection des fournisseurs, des équipements et des structures de cellules de l'A400M est actuellement en cours. Aucun objectif n'a été fixé sur le niveau de participation américaine au programme ; il sera déterminé par plusieurs facteurs qui tiennent compte du niveau de compétitivité des fournisseurs, ainsi que la qualité de leurs produits. EADS North America est la holding américaine du groupe EADS. Elle contribue à l'activité économique américaine avec un chiffre d'affaires d'un montant de 6 milliards de dollars par an, et emploie 120 000 Américains au sein de son réseau de fournisseurs et de services. Les centres EADS implantés dans dix Etats fournissent des services aéronautiques aux Etats-Unis.

TTU - Lettre hebdomadaire d'informations stratégiques - Editée par la Sarl Certes au capital de 40 155 €

Siège social - 25, rue du Louvre - 75001 Paris - % 01 40 26 03 03 - Fax : 01 40 26 18 59 - Email : ttuw@newedge.fr - www.ttu-international.com

Directeur de publication : Guy Perrimond - Rédacteur en chef : Arnaud Kalika

Chefs de rubrique : Jacques Massé, Guillaume Belan, Habib Hobeika - Associé principal : Guy Perrimond

Numéro de commission paritaire 0110 I 85973 - ISSN 1270 - 8194 - Imprimerie : Certes - © Certes 2006 - Reproduction interdite

Prix au numéro : 23 € - Abonnement annuel 44 numéros France : 640 € - Etranger 680 €