



AVIASUD ENGINEERING  
PRESENTATION DE L'ENTREPRISE ET DE SES PRODUITS

---

1. PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

AVIASUD ENGINEERING a été fondée à Fréjus en septembre 1981 par François GOETHALS et Bernard d'OTREPPE.

Tous deux étant ingénieurs aéronautiques qualifiés et passionnés d'aviation légère, ils ont voulu combiner leur passion et leur travail, en consacrant leur activité à l'étude, la conception, la construction et la commercialisation d'avions légers en composite.

Au départ, la société fut créée autour d'un projet: un ULM monoplace appelé le SIROCCO. Grâce au grand succès de cet appareil, AVIASUD ENGINEERING a connu une importante expansion qui lui a permis de devenir une SA.

Entre 1982 et 1985, AVIASUD ENGINEERING a produit et vendu plus de 150 SIROCCO dans de très nombreux pays. Le SIROCCO est le premier (et le seul) ULM à avoir fait le tour du monde. En 1989, le marché du monoplace étant en perte de vitesse, AVIASUD ENGINEERING a vendu à la société belge AERIANE la licence de fabrication du SIROCCO.

En 1985, au Salon Aéronautique de Paris-Le Bourget, AVIASUD ENGINEERING a présenté son nouvel ULM : le MISTRAL. C'est un petit biplan, biplace côte à côte avec une incidence variable sur les ailes inférieures.

Le MISTRAL est conçu pour le tourisme aérien ainsi que pour la formation de pilotes. Il est au sommet de la gamme des ULM et approche de très près le concept d'avion léger. A ce jour, 223 MISTRAL ont été produits par AVIASUD ENGINEERING.

Le MISTRAL a été choisi par un célèbre journaliste français, Nicolas HULOT, pour accomplir le premier vol en ULM au Pôle Nord.

Le MISTRAL et le SIROCCO ont gagné plusieurs compétitions internationales (Le SIROCCO a gagné le championnat du monde en 1985 et le MISTRAL en 1990; les ULM d'AVIASUD ENGINEERING ont battu de nombreux records internationaux dans leur catégorie.)

AVIASUD ENGINEERING est en continuelle évolution : la petite entreprise est désormais devenue une réelle entreprise industrielle.

En 1991, le nouvel ULM d'AVIASUD ENGINEERING, l'ALBATROS, a fait son premier vol. L'ALBATROS possède une particularité extrêmement appréciable : ses ailes se replient en moins d'une minute, et permettent un transport facile et un rangement sans danger. Il s'agit d'une innovation mondiale.

L'ALBATROS a terminé tous les tests et les essais indispensables, et la mise en production des premiers a été lancée en septembre 1992. L'ALBATROS jouit dès à présent d'un succès plus important que le SIROCCO et le MISTRAL.

Le Marché actuel ne permettant plus à une entreprise d'ULM de se cantonner dans le seul créneau des machines à haut niveau de Technicité et de prix AVIASUD a signé un Joint-Ventur avec la Société Indienne RAJ HAMSA ULTRALIGHTS (PVT) LTD. dans le but de faire fabriquer par cette dernière, (dont AVIASUD détient 24 % du Capital), deux gammes d'ULM bon marché.

Une première gamme de Marque XPAIR a été introduite avec succès sur le marché des appareils les moins chers en 1994.

En 1995 une deuxième gamme qui se situera entre la gamme XPAIR et la gamme actuellement fabriquée par AVIASUD sera mise sur le marché.

L'ensemble ainsi constitué ouvrira la gamme des prix publics de 75 KF à 300 KF et sera la plus complète présentée par une seule firme sur le marché Mondial.



## 2. L'ENTREPRISE AUJOURD'HUI

### 2.1 L'ACTIVITE

L'activité d'AVIASUD ENGINEERING est l'étude, la conception, la construction et la commercialisation d'avions ultra-légers, ainsi que la sous-traitance d'études dans ce type de matériaux.

Le service spécialisé dans la conception, avec ses ingénieurs et techniciens, utilise des programmes informatiques spécialement étudiés pour AVIASUD ENGINEERING facilitant l'étude spécifique de composites et d'avions légers.

L'entreprise a désormais une expérience étendue et de grandes compétences en matière de composites, qu'elle a pu mettre en valeur par exemple dans la fabrication de parties de bateaux de compétition.

### 2.2 LE PERSONNEL

Aujourd'hui, AVIASUD ENGINEERING emploie 29 salariés dont 19 travaillent dans les ateliers de fabrication. Les 10 autres sont chargés de la conception, du marketing, de la comptabilité et de la gestion.

Le personnel d'encadrement est constitué par les personnes suivantes:

- Marc MATHOT : Président Directeur Général.  
Chargé de la gestion de l'entreprise.

Il prend les décisions les plus importantes en terme de politique générale. Il s'occupe de la négociation des contrats et du marketing. Marc MATHOT possède une licence de sciences économiques, parle quatre langues et a plus de 1800 heures de vol en ULM.

- Bernard D'OTREPPE : Directeur Technique.

Ingénieur en mécanique, spécialisé dans l'aéronautique, il est avant tout responsable du bureau d'étude et de la conception de nouveaux DESIGN.

En tant que pilote d'ULM, il détient plusieurs records européens et mondiaux, ainsi que le titre de Champion du Monde.



### 2.3 LES LOCAUX

AVIASUD ENGINEERING occupe des locaux de 1300 m<sup>2</sup>, avec une piste privée. Les locaux sont constitués de six ateliers en plus des bureaux:

- Production des pièces en composite (dans un atelier spécialisé).
- Mécanique.
- Production de pièces mécaniques spéciales.
- Assemblage des ailes.
- Réparations.
- Prototypes.

### 2.4 CHIFFRE D'AFFAIRE ET EXPORTATION

Le chiffre d'affaire d'AVIASUD ENGINEERING a varié entre 6 et 10 Millions de Francs durant les 5 dernières années:

-1988 :	6.244 KF
-1989 :	9.008 KF
-1990 :	10.262 KF
-1991 :	6.672 KF
-1992 :	8.500 KF
-1993 :	11.000 KF

La qualité et le succès des produits créés par AVIASUD ENGINEERING lui a permis d'acquérir une réputation internationale. La société exporte environ 65 % de sa production annuelle, dans plus de 27 pays. Dans chaque pays, un ou plusieurs distributeurs organisent la publicité et la vente des produits d'AVIASUD ENGINEERING.



## 2.5 DEPENSES CONSACREES A LA RECHERCHE / DEVELOPPEMENT

L'entreprise a toujours beaucoup investi dans la recherche/développement.

Par exemple, pour l'ALBATROS, AVIASUD ENGINEERING a investi les montants suivants:

-1989 :	270 KF
-1990 :	1.230 KF
-1991 :	1.772 KF
-1992 :	1.250 KF
-1993 :	950 KF

L'activité d'une entreprise comme AVIASUD ENGINEERING n'est pas envisageable sans un poste recherche/développement très développé. C'est cela qui permet à la société d'envisager son avenir à long terme.

## 3. L'AVENIR

Le Marché du Luxe connaît depuis la guerre du Golfe une certaine baisse de régime. Cela est dû par partie à la conjoncture, par partie à un marché de l'aviation que les augmentations de Prix des ULM qui ont tendance à se sophistiquer, stimule, et à un réseau de distribution et d'école que la folle passion déclinante d'une bonne partie de la clientèle ne permet plus d'ignorer les carences ainsi qu'un certain manque de professionnalisme. Il est néanmoins évident que le creux de la vague a été atteint et que le marché ne peut que reprendre petit à petit une croissance normale.

La maturité de l'ULM, avec le temps est sur un plan technologique, reconnue ouvertement par les institutionnels. Les coupes sombres dans les budgets, tant Militaire que Protection Civile, Surveillance Incendie et autres, ouvrent lentement mais sûrement la porte d'un nouveau marché à l'ULM. Sur ce créneau des clients habitués à du matériel Hi-Tech tels que les Hélicoptères, les appareils haut de gamme d'AVIASUD sont extrêmement bien placés.