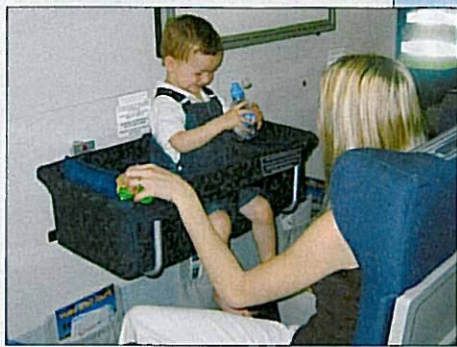


UUDS propose un lavage écologique des avions

Ça ne pouvait pas tomber mieux, alors que le 1^{er} juin est entrée en vigueur la nouvelle réglementation européenne sur les substances chimiques (Reach) : le groupe UUDS présentera, au salon du Bourget, une de ses toutes dernières activités, celle du nettoyage des carlingues d'avions moyen-courriers. "Une activité que nous avons développée conjointement avec notre client



Lustrage d'un avion Corsair.
A gauche : le berceau BB Safe.



Corsair depuis un an", explique Gilles Nègre, le patron d'UUDS - acronyme d'"un univers de services" - et qui, dans le domaine de l'aéronautique s'est fait connaître par ses interventions dans les avions pour se débarrasser de bêtes nuisibles, d'insectes et même de bactéries. Pour le nettoyage, la technique déployée par UUDS et sa filiale TMC Aéro est un procédé de lustrage à sec appelé par leurs responsables "chiffonnage". Un des avantages est la moindre consommation d'eau puisque, depuis un an que le procédé est expérimenté avec Corsair, la démonstration a été faite que pour nettoyer et lustrer la cellule inférieure, c'est-à-dire sous la ligne des hublots, d'un 747, il n'y a que 40 l d'eau utilisées, qui de plus, sont récupérés et recyclés après l'opération. Pour la totalité du nettoyage d'un 747 par des voies classiques, la quantité d'eau nécessaire est d'environ 10.000 l. Dans la formule mise au point par UUDS, "le produit utilisé pour lustrer la cellule est un produit écologique", poursuit Gilles Nègre, qui ne souhaite pas dévoiler tous les détails car la concurrence est à l'affût, et il s'agit de préserver l'avenir. Tout juste concède-t-il que le lustrage se fait avec un produit à base aqueuse, sans solvant, qui plus est, avec un produit neutre vis-à-vis des structures

De nouvelles offres pour l'aviation commerciale

aéronautiques (c'est-à-dire qu'il ne génère pas de corrosion). Le chiffonnage mis en œuvre par UUDS pourrait faire aussi la preuve qu'il possède d'autres atouts, car chez Corsair, on tend à penser qu'un avion lustré se salit moins qu'un avion lavé et qu'il conférerait à l'appareil une meilleure pénétration dans l'air - laquelle pourrait être synonyme d'économies de carburant. Mais, chez UUDS, les dirigeants se refusent à avancer ces arguments car ils demandent à être validés chiffres à l'appui, ce qui n'est pas encore fait et qui ne pourra l'être qu'avec l'aide de ses clients. Toujours est-il que UUDS-TMC Aéro a remporté l'appel d'offres d'Air France pour le nettoyage de ses moyen-courriers ; le contrat a pris effet au début du mois de mai 2007.

Confort des parents. Dans un tout autre domaine, mais toujours celui de l'aviation commerciale, TMC Aéro a développé un nouveau berceau, le BB Safe (Baby Bassinet Seat and Fly Easy), qui présente l'avantage de pouvoir asseoir le jeune enfant face à sa mère en ménageant des ouvertures sur la face avant du berceau. L'Easa a confirmé la pertinence de l'approche, d'autant plus que le berceau, qui s'appuie sur un produit existant, bénéficie d'améliorations en termes de confort, que sa résistance permet de supporter un enfant de 18 kg au lieu de 9 kg, sans compter que son prix a été réduit en faisant appel à de nouvelles technologies tant pour sa structure tubulaire que pour les coussinages. NICOLE BEAUCLAIR

TRANSPORT MONDIAL 5 Md\$ de profit en 2007

Après six années de pertes essentiellement générées par les compagnies aériennes américaines, le transport aérien mondial devrait dégager un profit net global de 5 Md\$ (3,7 Md€) en 2007, selon les prévisions de l'Association du transport aérien international (IATA). En début d'année, l'IATA tablait sur un profit de 2,5 Md\$ après le déficit de 500 M\$ enregistré en 2006. Grâce à la croissance du trafic et aux réductions de coûts (productivité en hausse de 56 %, coûts de distribution en baisse de 13 %), le transport aérien a pu limiter les effets de la flambée des prix du carburant.

AIRBUS A380 Essais à Paris/Charles-de-Gaulle

L'Airbus A380 a passé avec succès ses essais de compatibilité aéroportuaire sur la plateforme de Paris/Charles-de-Gaulle. Les personnels d'Aéroports de Paris et d'Air France ont pu procéder à une batterie de tests pour s'assurer de l'aptitude du très gros-porteur européen à une mise en service commercial. Les essais se sont déroulés au contact des terminaux 2E et 2F avec procédures d'embarquement et de débarquement des passagers, des bagages, du fret, de ravitaillement en eau, sur l'intervention des équipes de nettoyage des cabines et du commissariat. Air France en a profité pour préciser son aménagement cabine : 9 fauteuils en première et 343 sièges en classe économique au pont principal, ainsi que 80 fauteuils en classe affaires et 106 en classe économique au pont supérieur.

KUWAIT AIRWAYS 12 Boeing 787 en location

Après plusieurs années d'attente, Kuwait Airways a donc décidé de lancer la modernisation de sa flotte. Pour remplacer ses Airbus A310/A300 et A340, soit 12 appareils, la compagnie a choisi le Boeing 787. En revanche, le transporteur est resté fidèle à Airbus pour les moyen-courriers puisqu'il prendra sept A320 supplémentaires. Appareils Airbus et Boeing seront pris en location auprès de la société koweïtienne de location Alafo, dont 11,5 % du capital sont détenus par Kuwait Airways, qui devrait réceptionner ses premiers 787 en 2010 et ses premiers A320 dès 2009.

VIRGIN ATLANTIC AIRWAYS Vols dédiés aux classes affaires

Face aux nouvelles venues - Eos Airlines, Maxjet et Silverjet - sur le marché américain, Virgin Atlantic Airways a décidé de réagir. La compagnie britannique envisage de lancer à son tour des vols dédiés aux classes affaires, non seulement au départ de Grande-Bretagne, mais également au départ d'autres pays de l'Union européenne. New York serait la première destination, et serait donc desservie au départ de Londres, Paris, Amsterdam, Francfort, Milan et Zurich. Virgin Atlantic Airways prévoit de mobiliser une quinzaine d'appareils et a lancé un appel d'offres auprès d'Airbus, Boeing, Bombardier et Embraer.