

De l'A380 à l'A350 : continuité ou rupture ?

Robert LAFONTAN

Airbus SVP Engineering - Advisor

Biographie : Robert began his professional career with Avions Marcel Dassault/Breguet Aviation in 1977 as Deputy to the Chief Project Engineer of the ATL2 in charge of prototype development. Six years later, Robert was nominated Chief Project Engineer in charge of Atlantic and Alize at Dassault.

In 1989, Robert joined Aerospatiale as Deputy to the Chief Engineer for the A320/A321 programme, becoming Chief Engineer of the A319/A320/A321 programme in 1993. He was nominated Vice President Engineering of the Airbus Large Aircraft Division (A3XX) and A3XX Chief Engineer in 1996, after which he went on to become Airbus Senior Vice President Engineering and A380 Programme Chief Engineer in December 2000, at Programme launch. Robert was appointed Senior Vice President, Head of Aircraft Architecture and Integration and Chief Engineer in March 2007. Since summer 2018, he is a special advisor at Airbus.

Robert is a Test Pilot and an Airline Pilot and was qualified on all Airbus fly-by-wire types. Robert is a helicopter, a glider, an ultra-light, a sea plane and an aerobatic pilot. He has accumulated more than 15,000 hours of flight. Passionate about aviation and flying, Robert is Chairman of a flying Club. He has, as well, been a voluntary Chief Pilot at flying clubs for 20 years.

Robert holds an aeronautical engineering degree from SUP'AERO. Robert is a bank administrator.

Résumé : L'A380 a été lancé avec un objectif stratégique de permettre à Airbus d'être présent sur tous les secteurs de marché au-delà du 100 places et de capturer 50% environ de ce marché. Par ailleurs, l'A380 devait permettre de transformer Airbus d'une structure GIE vers une société unique, autour d'un produit emblématique.

Très tôt, Airbus a acquis l'adhésion de potentiels clients au projet et les conditions nécessaires au lancement de l'A380 ont été très rapidement obtenues.

Par contre, l'instabilité des exigences techniques a conduit à incorporer un nombre, sans précédent, de nouvelles technologies avec un faible niveau de maturité et à concevoir, tardivement, plusieurs standards de production.

L'absence d'outils et de méthodes communes ainsi que l'embauche massive de jeunes ingénieurs et l'usage massif de la sous-traitance, pour ce projet d'envergure, ont conduit à des retards, en particulier sur le plan industriel, et des reprises de conception ; donc le projet a dû faire face à des surcoûts.

Tout cela a conduit, naturellement, à mettre beaucoup de pression sur les activités de maturité du produit.

Malgré tout, le développement s'est fait en un temps record puisqu'il a fallu seulement 52 mois, du lancement au premier vol.

Il faut mentionner que toutes les garanties à nos clients ont été respectées mais les premières livraisons ont souffert de retards.