



Le nouveau géant du ciel

L'Airbus A380 est le projet du consortium germano-anglo-franco-hispano-italien. Les sections du fuselage sont réalisées en Allemagne et en France, l'aile vient d'Angleterre, les gouvernes de profondeur d'Espagne. Le montage final sera effectué à Toulouse et les équipements à Hambourg. **Un des deux réacteurs de l'A380 est le GP7200 de l'Engine Alliance**, une coopération de General Electric et Pratt & Whitney.

Ce super-avion qui bat tous les records, aura une envergure de 79,8 m, une longueur de 73 m et une hauteur de 24,1 m. Suivant la version et l'écartement des sièges, le A380 pourra transporter entre 481 et – chose incroyable – 990 passagers, possèdera un rayon d'action supérieur de 15% et un coût de fonctionnement inférieur de 25% à celui du Boeing 747 dans sa version la plus grande.



Tuyères pour le projet d'avion le plus ambitieux d'Airbus Industries Ready for take-off: Franke collabore au réacteur test de l'A380

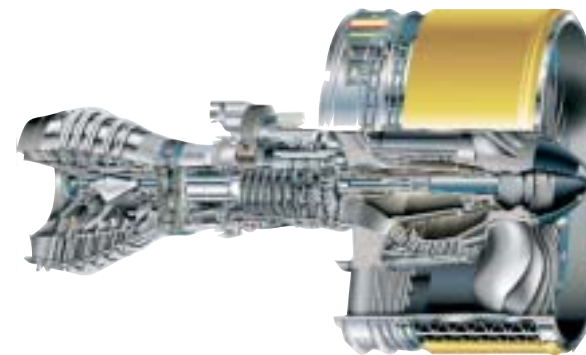
Nous disposerons prochainement du plus grand avion de ligne jamais construit: il s'agit du modèle à deux ponts Airbus A380, projet digne de tous les superlatifs auquel Franke Technique Industrielle est associé.

L'activité Franke Technique Industrielle basée en Aarburg/Suisse, développe avec **Techspace Aero le partenaire belge d'Engine Alliance (société du Groupe Snecma)**, la tuyère conique de l'avion pour les essais sur banc. Ces pièces spéciales sont réalisées en alliage de nickel appelé Hastelloy X, doivent résister à des températures avoisinant les 1000 °C et possèdent un diamètre de 1800 mm et une hauteur de 2000 mm. Franke Technique Industrielle travaille sur deux modèles différents de tuyères, le PEN (Primary Exhaust Nozzle) et le VEN (Variable Exhaust Nozzle). Le modèle VEN permet de simuler durant le fonctionnement-test diverses manipulations sur les flux.

Les premiers tests de réacteurs commencent au début de l'année 2004 au **USA**. Le vol inaugural du Super-Airbus est prévu pour 2005.

Avec le nouvel A380, Airbus veut distancer son concurrent Boeing et son best seller, le 747 (Jumbo) et devenir ainsi le No 1 de la construction aéronautique. L'A380 devrait être livré dans le monde entier dès 2006. Les coûts de développement sont actuellement de l'ordre de 10,7 milliards de dollars. 100 commandes fermes de l'A380 sont actuellement passées à ce jour.

Vous trouverez de plus amples informations à ce sujet dans le prochain numéro de Franke International ou sous:
www.industech.ch
www.techspace-aero.be
www.airbus.com
www.enginealliance.com



Réacteur GP 7200

FRANKE