

# LATELEC TRIBUNE

UNE PUBLICATION DU GROUPE LATECOERE

## EDITO

### Amélioration continue...

Après avoir amorcé une descente rapide au deuxième semestre 2001, notre secteur aéronautique aborde, pour la troisième année consécutive, une phase de vol en moyenne altitude. Les prévisionnistes envisagent pour 2005 un retour à des niveaux où les turbulences sont moins fréquentes mais où elles peuvent être parfois plus fortes.

Dans ce contexte, nous nous devons de poursuivre l'amélioration des performances de notre « appareil ». C'est l'objectif de notre projet d'entreprise pour les deux années à venir.

Trois voies sont possibles dans le domaine du progrès : l'évolution technologique des produits par la R & D, les ruptures industrielles et l'amélioration continue des procédés et de l'organisation. Dans chacun de ces domaines, LATElec est actif et doit maintenir ses efforts.

Le groupe LATECOERE accentue son effort de R & D dans ses domaines de spécialité, notamment dans la recherche des gains de masse, enjeux de compétitivité des avionneurs. Dans le domaine des ruptures, LATElec a engagé depuis plusieurs années le développement d'un site industriel en Tunisie ; cette voie sera poursuivie et accentuée.

En ce qui concerne l'amélioration continue, il est nécessaire d'insuffler en permanence la dynamique à l'organisation et aux équipes pour poursuivre la réduction des cycles, la baisse des coûts de non qualité, la suppression des tâches à faible valeur ajoutée, l'optimisation des process. LATElec réaffirme cette priorité et pour cela, a mis en place un responsable chargé d'animer cette démarche au travers d'un groupe de travail spécialisé.

En fait, rien de nouveau, mais l'obligation de progrès est toujours plus présente !

Roland Tardieu, Président de LATElec



ROLAND TARDIEU  
Président de LATElec

### CONTINUED IMPROVEMENT

After undergoing a rapid decline in the second half of 2001, our aeronautic sector is currently experiencing a period of medium altitude flight for the third consecutive year. In 2005 we can expect fewer, though possibly stronger, turbulences.

Therefore we must continue to improve the performance of our "aircraft". This is the objective of our business plan over

the next two years.

Progress can be achieved in three possible ways: technological product evolution through R&D, industrial breakthrough and continued improvement of procedures and organization. LATElec is working on each of these areas and must continue to do so.

LATECOERE Group is increasing its R&D effort in its specialized areas, particularly in research in weight saving, a competitive issue for aircraft manufacturers. As far as technological achievements are concerned, LATElec has been developing an industrial site in Tunisia for several years and now intends to press ahead with this.

As for continued improvement, we must constantly add dynamism to the organization and to the teams in order to shorten the cycles, lower costs of nonquality, eliminate tasks that have little added value, and optimize processes. LATElec is restating this priority and has accordingly appointed a manager in charge of a specialist work-group.

In fact, nothing new, but the need for progress is ever more present.

Roland Tardieu, LATElec CEO

## SOMMAIRE

REPORTAGE	2-3
· Dassault Aviation et le Falcon 7X : à la pointe de l'innovation	
INTERVIEW	4
· Le Falcon 7X, nouveau produit phare de la famille des avions d'affaire Dassault Aviation	
· Synergie groupe	
CHALLENGES	5
· LATElec : prêt pour l'A400M !	
MICRO	6
· Chantiers LATElec : l'action qui monte	
· Repères	
ZOOM	7
· Service informatique : le lien numérique	
EN BREF	8
REPORT	2-3
· Dassault Aviation and the Falcon 7X: on the leading edge of innovation!	
INTERVIEW	4
· The "Falcon 7X", a new leading product in Dassault Aviation business aircraft family	
· Synergie group	
CHALLENGES	5
· LATElec: ready for A400M !	
MICRO	6
· LATElec work sites: a rising activity	
· The landmarks	
ZOOM	7
· Information Technology Department : the digital link	
NEWS IN BRIEF	8

***Nous nous devons de poursuivre l'amélioration des performances de notre « appareil ». C'est l'objectif de notre projet d'entreprise pour les deux années à venir.***  
*We must continue to improve the performance of our "aircraft". This is the objective of our business plan over the next two years.*

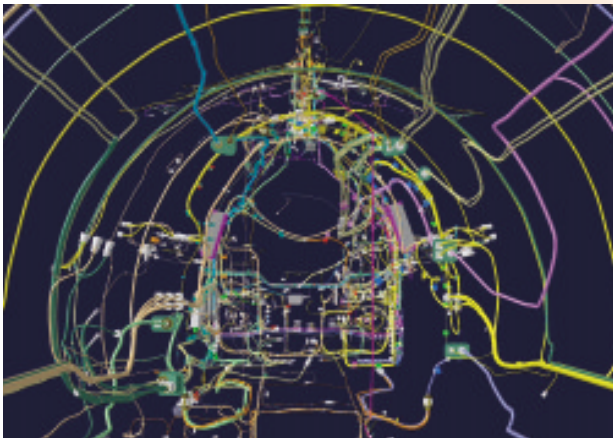
Reportage | REPORT

# Dassault Aviation et le à la pointe de l'innovation !

*Pour le développement de son nouveau triréacteur d'affaires Falcon 7X, Dassault Aviation a fait appel à des méthodes de développement en rupture avec les programmes précédents.*

Une vingtaine de partenaires industriels ayant été choisis parmi les sociétés leader dans leur domaine au niveau mondial (au nombre desquelles LATElec pour le développement et la réalisation de l'ensemble du câblage et LATECOERE pour la partie arrière du fuselage) une phase de conception globale a tout d'abord eu lieu sous forme de « plateau physique » dans les locaux de l'avionneur à Saint Cloud. Au cours de cette phase qui a rassemblé tous les partenaires, ont été définis les concepts généraux ainsi que les interfaces entre les différents systèmes et « workpackages ».

Harnais tronçon arrière  
Rear section harness



A suivi la conception détaillée s'appuyant sur un concept de travail à distance appelé « plateau virtuel » - une première mondiale - qui a permis à chacun des partenaires de travailler depuis ses propres locaux sur une référence unique de maquette numérique configurée. Ce « plateau virtuel » est basé sur un ensemble d'outils logiciels développés par Dassault Systèmes, dont le « Virtual Product Manager » Enovia VPM permet de gérer une maquette numérique configurée, les logiciels de Conception Assistée par Ordinateur CATIA V4 et

*« Le plateau virtuel, constitue une première mondiale. Il confère à Dassault Aviation, mais aussi à nos partenaires, une avance sensible sur nos concurrents. C'était l'un des grands défis du programme Falcon 7X, et nous constatons aujourd'hui qu'avec nos partenaires, nous l'avons relevé avec succès »*

*G. PIRAS – Directeur Général Achats – Dassault Aviation*

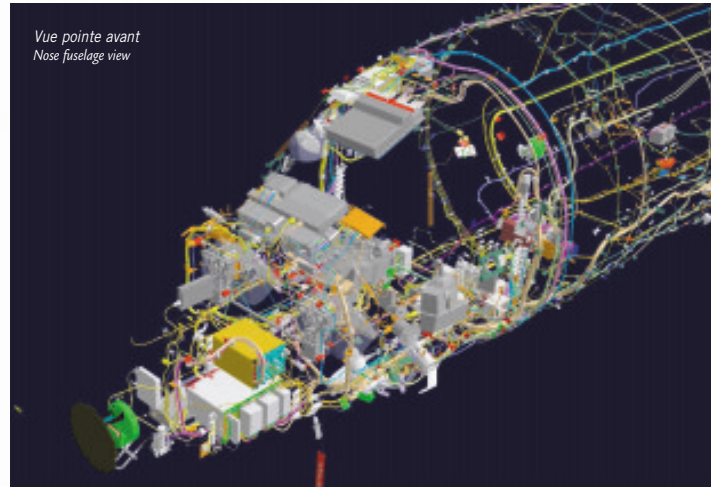
## Dassault Aviation and the FALCON 7X on the leading edge of innovation !

*For the development of its new Falcon 7X three-engine business jet, Dassault Aviation has called for development techniques that break away from those used in previous programmes.*

Some 20 industrial partners chosen from amongst the world leaders in their fields, including LATElec for the development and the implementation of the whole wiring, and LATECOERE for the rear fuselage section, first embarked on a global design phase in the form of a "Physical Plateau" at the aircraft design center in Saint-Cloud. During this phase, which brought all the partners together, the general concepts, as well as the interfaces between the different systems and work packages, were defined. This was followed by the detailed design phase whose site-based work concept, called "Virtual Plateau", is a world first, allowing each partner to work from its own premises on a single configured digital mock-up.

This "Virtual Plateau" is based on software tools developed by Dassault Systèmes, such as CATIA V4 and CATIA V5, Computer-Aided Design softwares, and Enovia VPM "Virtual Project Manager", making possible the management of the configured digital mock-up. Several times a week, an automatic synchronising mechanism facilitates the import of the models modified by any of the partners and

# FALCON 7X



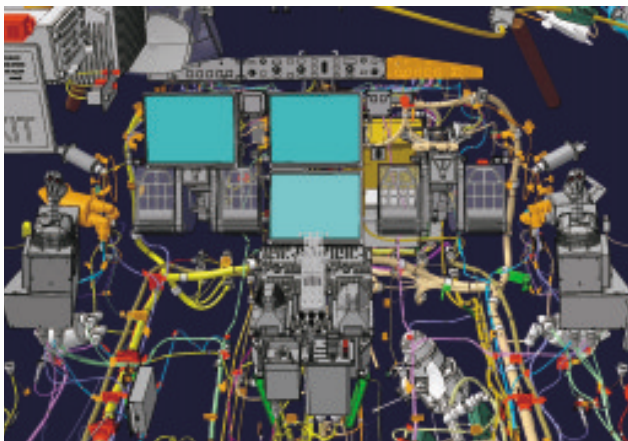
Vue pointe avant  
Nose fuselage view

CATIA V5. Un mécanisme automatique de synchronisation permet, plusieurs fois par semaine, d'importer tous les modèles ayant évolué dans le contexte de travail du partenaire et d'exporter tous les modèles qu'il a fait évoluer au sein de son workpackage.

Tous les partenaires peuvent ainsi travailler, de différents continents, sur des données en parfaite cohérence à tout moment.

« Une des caractéristiques du domaine du câblage étant d'avoir de multiples interfaces avec tous les autres systèmes, et donc traditionnellement, de beaucoup souffrir des incohérences de définition, nous avons été séduits par ce nouveau concept d'outil dès son origine et nous nous y sommes beaucoup investis » fait remarquer Daniel Bourgeois, responsable de la Direction Ingénierie de LATElec. « Nous allons, de plus, dans les mois qui viennent, interfacier cet outil avec notre système propre de gestion de données, afin de gagner en efficacité jusqu'au stade de la production ».

Fort des investissements humains et matériels engagés, et de l'efficacité résultant du bon usage de ces outils novateurs, LATElec dispose désormais d'une longueur d'avance dans l'utilisation de ces outils, dans le cadre du développement de nouveaux avions.



Vue du poste de pilotage  
Flight deck view

*The "Virtual Plateau" is a world first. It gives Dassault Aviation and its partners a significant advantage over their competitors. This was one of the great challenges of the Falcon 7X programme and today it is clear that, together with our partners, we have taken it up successfully.*  
**G. PIRAS – Dassault Aviation General Purchasing Director**

the export of those they have updated themselves. Thus, all the partners can work simultaneously in perfect harmony, even from different continents.

"As wiring is particularly characterized by many interfaces with all other systems and then traditionally subject to the inconsistencies of definition, we have been attracted by this new tool from the start, and we have invested a lot in it" remarked Daniel Bourgeois, LATElec Engineering Manager.

"We are also going to interface this tool with our own data management systems in the coming months, so as to become more efficient all the way to the production stage."

On the strength of these investments at both human and material levels, and as a result of using these innovative tools, LATElec now has a long lead in the use of these tools for new aircraft development.

Interview | INTERVIEW

# Le Falcon 7X, nouveau produit phare de la famille des avions d'affaire Dassault Aviation



**Jean Claude Hironde, Directeur Général Technique Adjoint de Dassault Aviation, Directeur Technique du Falcon 7X, a bien voulu répondre aux questions de LATElec Tribune. Il nous expose les innovations de ce nouveau programme.**

**Monsieur Hironde, les « Falcon » sont réputés dans le monde entier, notamment pour leurs performances et leur niveau de fiabilité et de sécurité. Quelles sont les principales innovations du Falcon 7X ?**

Le Falcon 7X sera bien sûr dans la tradition de qualité des « Falcon » mais il bénéficiera de nombreuses innovations, citons notamment des commandes de vol électriques numériques, une nouvelle aérodynamique et également un recours plus large aux matériaux composites de nouvelle génération. Ces améliorations nous permettront d'offrir à nos clients un avion encore plus performant, avec un rayon d'action atteignant 10 600 km, plus silencieux et plus confortable grâce à une cabine allongée et ceci à un prix très compétitif, tant en acquisition qu'en maintenance. Nous sommes maintenant à moins d'un an du premier vol, le programme se déroule normalement et nous avons déjà « engrangé » un carnet de commandes très conséquent, qui prouve la confiance que nous font nos clients.

**Les innovations concernent également les outils de développement mis en œuvre dans le cadre du concept d'ingénierie concurrente « tout numérique », Qu'en est-il ?**

Il s'agit là d'une première mondiale. Nous avons développé, autour des outils de CAO CATIA, ce que nous appelons un « plateau virtuel ». Cet outil révolutionne les méthodes de travail. Après une phase de plateau physique regroupant nos partenaires, systèmes et aérostructure, dans les locaux de notre bureau d'étude à St Cloud, chacun d'eux a regagné ses bases, qui en Europe, qui aux États-Unis. Nos partenaires et Dassault Aviation travaillent tous en maquette numérique 3D avec les mêmes outils CATIA. Chacun enrichit de son propre travail la base de

données de définition centralisée à Saint Cloud et dispose, en quasi-temps réel, du stade le plus récent de la définition des partenaires avec lesquels il est en interface. Ce « plateau virtuel », développé par Dassault Systèmes et notre Direction Générale du Système d'Information fait appel aux techniques les plus modernes, notamment en terme de réseaux sécurisés. Il repose également sur une méthodologie de travail rigoureuse permettant une gestion de la configuration optimisée pendant la phase de développement et pendant toute la phase de vie de l'avion.

**Vous avez choisi LATElec pour le développement et la réalisation de l'ensemble des harnais électriques du Falcon 7X. Qu'attendez-vous de ce partenariat ?**

Nous attendons bien sûr de tous nos partenaires sur le Falcon 7X qu'ils soient les meilleurs dans leur domaine ! Ce que nous apprécions aujourd'hui chez LATElec, c'est une équipe dynamique et compétente, fortement impliquée dans la mise en œuvre des méthodes de travail et outils à base de maquette numérique 3D dont nous venons de parler. Dans la phase de réalisation du premier avion, dans laquelle nous arrivons, nous savons que le raccourcissement du cycle de développement du Falcon 7X impacte particulièrement « les électriciens » qui sont en interface avec tous les tronçons, tous les systèmes de l'avion et en bout de chaîne du processus tout numérique. Dans cette phase, le vrai travail « en partenaire » entre les équipes de Dassault Aviation et de LATElec est un gage de succès pour le programme Falcon 7X !



## The "Falcon 7X", a new leading product in Dassault Aviation business aircraft family

**Jean Claude Hironde, Dassault Aviation Assistant Technical Director and Falcon 7X Technical Director, was happy to speak to LATElec Tribune. He describes the innovations of this new programme.**

Mr. Hironde, "Falcons" are recognized the world over, especially for their performance and their high reliability and security levels. What are the main innovations in the Falcon 7X ?

The Falcon 7X surely follows in the quality tradition of the "Falcons" but it will benefit from numerous innovations, such as digital flight by wire, new aerodynamics and also a more widespread use of new generation composite materials. These improvements will allow us to offer our clients an even more efficient aircraft, with a range up to 10 600km, noiseless and more comfortable thanks to a longer cabin, all at a very good market price both in terms of its purchase price and its maintenance costs. We are now less than a year away from the first flight, the programme is going according to plan and we already have a substantial order book, proof of our clients' trust in us.

The innovations also concern the development tools implemented as part of the "all-digital" Concurrent Engineering concept. What is the state of play?

It's a world first. We have developed what we call a Virtual Plateau based on CATIA design programmes. This tool completely changes the way we used to work.

After the "Physical Plateau", a stage bringing together all our partners, in charge of systems and aerostructure, at our Design Office in St Cloud, each of them went back to their own facilities, whether in Europe or in the United States. Our partners and Dassault Aviation all work on a 3D digital mock-up using the same CATIA tools. Each contributes his own work to the centralized definitions data base in St Cloud and has a virtually real time access to the latest issue of definitions originated by the partners he interfaces with.

This "Virtual Plateau", developed by Dassault Systems and our Information Systems General Direction, uses up-to-date techniques particularly in terms of secured networks. It also relies on a rigorous working methodology allowing the

management of the optimized configuration during the development stage and throughout the lifecycle of the aircraft.

You have chosen LATElec to develop and manufacture the electrical harnesses for the Falcon 7X. What do you expect from this partnership?

We certainly expect all our partners on the Falcon 7X to be the best in their field!

As regards LATElec, what we like most is its dynamic and competent team highly involved in applying the working methods and tools based on the 3D digital mock-up we were just talking about. In the production phase of the first aircraft, which we are just getting to, we know that shortening the development cycle of the Falcon 7X particularly affects "the electricians" who work on all the aircraft sections and systems, particularly since they are at the end of the digital chain process. During this stage, the real "partnership" between Dassault Aviation and LATElec teams guarantees the success of the Falcon 7X programme!

## Challenges | CHALLENGES

# LATelec : prêt pour l'A400M !

**Nouveau challenge d'Airbus après l'A380, le programme d'avions de transport militaire A400M, a été engagé par sept pays européens.**

L'équipe LATelec, en place depuis fin 2003 sur le site d'AIRBUS, participe aux études de cheminement des harnais sur l'outil CATIA V5 de Dassault Systèmes. Il est non seulement prévu que son effectif monte en puissance d'ici le mois de juin 2004, mais un deuxième groupe interviendra sur la partie schématique. Précédemment initiées, dans le cadre du programme de l'A380, à l'utilisation du logiciel SEE ELECTRICAL EXPERT édité par la société toulousaine IGE-XAO, ces personnes réaliseront les études d'interconnexions des différents équipements du nouvel avion.

Les appels d'offre à venir concerneront maintenant les meubles électriques et les harnais de l'A400M, une sous-traitance de prestations globales en risques partagés.

maintenant le principal spécialiste des meubles avioniques.

Cette synergie nous a permis de développer notre R & D ; mettant en œuvre de nouveaux concepts et utilisant de nouveaux matériaux. Nous avons, de plus, développé des outils informatiques et des outillages de fabrication particulièrement adaptés à la complexité des meubles. En matière de harnais, nous travaillons depuis douze ans avec Dassault Aviation, et réalisons l'intégralité des études et de la fabrication des harnais électriques du nouveau Falcon 7X.

Avec une centaine de spécialistes travaillant au sein de notre bureau d'études, notre expérience sur les précédents développements réalisés avec nos clients, et les projets d'extension des sites de fabrication, LATelec est prêt pour le challenge A400 M »

## SYNERGIE GROUPE

Le BEAT a livré, comme prévu en novembre 2003, les outillages d'industrialisation des meubles avioniques de l'A380. Déjà, les premières réalisations ont permis de valider les choix techniques retenus. Le meuble à câbler est disposé sur chariot mobile qui vient s'interfacer sur un support fixe standardisé. Ainsi ce support fixe standard, pièce principale du système, pourra être utilisé sur d'autres programmes. La conception, l'étude et la réalisation sont de facture BEAT à partir des spécifications techniques de LATelec. La conception originale de cet outil permettra aux câbleurs de se positionner dans les meilleures conditions pour réaliser le câblage et d'optimiser les flux de production. D'ici fin 2004, 14 bâtis seront opérationnels.

## SYNERGY GROUP

As planned in November 2003, BEAT supplied the manufacturing tools for the A380 avionics bays. The first units produced have already enabled us to validate the techniques chosen. The rack to be wired is set on a movable cart placed and interfaced on a standardized fixed support. In this way the standard fixed support, the main part of the system, can be used for other programmes. The design, study and production are all done by BEAT and based on LATelec technical specifications. The peculiar design of this tool will enable the operators to get a more comfortable position while they are wiring and therefore to optimize production flow. By the end of 2004 fourteen units will be operational.

« LATelec », rappelle Daniel Bourgeois, Responsable de la Direction Ingénierie, « dispose des moyens humains et matériels, de références notables dans le domaine des meubles électriques et des harnais.

Depuis 1988, LATECOERE et LATelec étudient et réalisent les principaux meubles électriques d'Airbus, en partageant leurs compétences métier par une synergie soutenue, et le groupe est



A400M

## LATelec : ready for A400M !

**Airbus' next challenge after the A380 is the A400M programme, a multi-mission military aircraft, involving seven European countries.**

Since the end of 2003, a LATelec team has been taking part in harness routing design, using Dassault Systèmes C.A.D. software, CATIA V5, on AIRBUS site. While the number of people shall increase between now and June, a second team is about to participate in the schematic part of the programme. This work-group, previously well-trained to IGE-XAO's SEE ELECTRICAL EXPERT software as part of the A380 programme, will study the interconnections of the different equipment for the new aircraft. Next Requests For Proposal will be related to A400M harnesses and electrical racks, a risk-sharing subcontracting of global services.

"LATelec," says the Engineering Manager, Daniel Bourgeois, "has leading human and material resources in the field of electrical racks and harnesses.

Since 1988 LATECOERE and LATelec have designed and carried out Airbus main electrical racks, sharing their trade skills

by a maintained synergy, and the group is now the major specialist in avionics bays.

This synergy has allowed us to develop our own R & D, implementing new concepts and using new materials. We have also developed new software and manufacturing tools specifically adapted to the complexity of the racks. We have now been working with Dassault Aviation for 12 years and today, we are carrying out the whole design and manufacture of the electrical harnesses for the new Falcon 7X.

With about a hundred specialists working in our design office, with all our previous experience, and with the projected expansion of our manufacturing plants, LATelec is ready for the A400M challenge."

Micro | MICRO

# Chantiers LATElec : l'action qui monte

Un peu partout en France, en Europe et dans le monde entier, on les reconnaît à leur tenue LATElec sur les pistes, dans les hangars ou sur les chaînes d'assemblages de nos clients. On les appelle affectueusement « les moustachus ». Issus soit des écoles d'aéronautique (option maintenance) ou formés dans nos ateliers et qualifiés par LATElec pour leurs compétences en interventions chantiers, ces techniciens travaillent sous la responsabilité de Jean-Michel Garriguet, responsable du Pôle Produits de l'activité Chantiers extérieurs.

Disponibilité, autonomie, prise de responsabilité, connaissance de l'ensemble des métiers du câblage de l'aéronautique sont leurs principales qualités et compétences, sans oublier leur sens du relationnel, puisqu'ils sont, le temps de leur mission, en contact direct et permanent avec le client et ses propres équipes.

Chantiers de longue durée ou interventions rapides, missions de proximité à Toulouse ou Bordeaux ou expatriation sur d'autres continents... ces volontaires participent à l'offre LATElec pour nos clients :

citons par exemple, pour Airbus, la prestation sur les chaînes d'assemblage de l'A 340, l'activité simulateur pour l'A 380 ; pour Dassault Aviation, les équipes interviennent sur les Falcon 900 et 2000, en France et aux USA. Sur le Falcon 7X, une équipe chantiers viendra en soutien sur les sites de Dassault Aviation, à Biarritz dans un premier temps, puis à Mérignac, et enfin à Istres pour les essais. Sur ce même programme, il est prévu de participer aux campagnes temps froids et temps chauds, dans des régions aux conditions climatiques extrêmes... Sur les activités modifications et maintenance (appelées à se développer en continu), LATElec est présent chez EADS/Sogerma, Air France Industrie, ATR ou encore auprès de SIDMI. Evoquons enfin l'installation d'IEV, une autre de leurs spécialités...

**« Notre passion pour les chantiers tient à la responsabilité et à l'esprit d'équipe qu'engendre le travail sur avion, avec les contraintes et la flexibilité que cela exige ! »**  
Justin Sanchez - Chef d'Equipe



Intervention poste de pilotage A340  
Operation on A340 flight deck

## REPÈRES

En 1998, un noyau de cinq personnes démarrait l'activité chantiers. En 2004, 55 électriciens avion, techniciens et ingénieurs constituent le pôle chantiers externes de LATElec.

Cette évolution montre la reconnaissance, par des clients de plus en plus nombreux, de la capacité des équipes LATElec à intervenir sur différents types d'avions (Airbus, Falcon, Boeing...).

## THE LANDMARKS

In 1998, a core of 5 people started doing site-work. In 2004, 55 aircraft electricians, technicians and engineers work for LATElec on different sites. This growth demonstrates that clients increasingly recognize LATElec teams' ability for working on different types of aircraft (Airbus, Falcon, Boeing, etc.).

**“Our passion for the site work comes from the sense of responsibility and the team spirit that working on aircraft develops, with the constraints and the flexibility that it demands.”**  
Justin Sanchez – Team Leader

## LATElec work sites : a rising activity

On our customers' assembly lines, runways or in hangars, all over France, Europe and the world, our uniform identifies LATElec personnel. We call them affectionately “the men with moustaches”. Coming either from aeronautical schools (with a maintenance specialization) or trained in our own workshops and qualified by LATElec for their skills and their work on site, these technicians work under the direction of Jean-Michel Garriguet, manager of the Site Activity Products Centre.

Availability, autonomy, responsibility and complete knowledge of the aeronautical wiring trade are their principal qualities and competencies, not forgetting their interpersonal skills, indispensable while on mission, as they are always in direct contact with the clients and their teams during the mission.

Long-term works or short operations, missions nearby (Toulouse, Bordeaux) or abroad, these volunteers are part of the service LATElec supplies its clients. A few examples : on the A340 assembly line or on the A380 simulators for Airbus ; for Dassault Aviation: operations on Falcon 900 & 2000 in France and in the United States. Concerning the Falcon 7X, a support team will come to Dassault Aviation sites, first in Biarritz, then in Merignac and finally in Istres for the tests. On the same programme, a team is to take part in the cold and hot weather trials in areas of extreme climatic conditions. As regards modifications and maintenance (which are planned to continue) LATElec is working for EADS/Sogerma, Air France Industries, ATR and also for SIDMI. Last but not least, let us remember Flight Test Installations, yet another of their specialties...



Intervention cabine  
Cabin outfitting

Zoom | ZOOM

# Service informatique : le lien numérique

Depuis sa création LATElec a basé sa compétitivité autour de deux axes. Cinq sites localisés en France et en Tunisie, chacun étant un centre d'excellence dans son domaine avec des objectifs de coûts adaptés à sa spécialité. D'autre part une informatisation la plus poussée possible des fonctions techniques, industrielles et gestion permettant de partager en temps réel toutes les données nécessaires à la productivité de l'ensemble.

Sous la responsabilité de Christophe Alessandrini, l'équipe du Service Informatique de LATElec, soit une douzaine de personnes, a en charge le développement, l'exploitation et la sécurité de ce système d'information qui met en œuvre plus de 500 postes de travail reliés en réseaux haut débit. La croissance de LATElec et l'évolution constante des techniques informatiques placent ce système en permanente évolution.

Formés continuellement aux dernières techniques, la mission de ces informaticiens consiste à fournir le meilleur service aux clients internes et externes de LATElec. En effet, le concept de l'entreprise étendue ou « supply chain » nécessite la permanence du fonctionnement optimal de tous les maillons de la chaîne et de toutes les applications fortement interconnectées, nous indique Christophe Alessandrini !

Qu'il s'agisse de messagerie électronique, de gestion des données techniques, d'outils de CAO, de GPAO,

de gestion ou simplement de bureautique, il faut à la fois satisfaire les besoins d'aujourd'hui et les nécessités de demain. Intranet, Web, CATIA V5, Plateau Virtuel Dassault Aviation ou outils décisionnels en matière de gestion sont implémentés au service de la productivité de l'entreprise.

Une autre mission du service informatique est de déployer et améliorer en permanence, en coopération étroite avec le service méthode de LATElec, les outils spécifiques internes de gestion des données techniques, qui, de la première saisie en CAO jusqu'au générateur automatique de programme de test, assure une gestion automatique, continue, sans faute, d'un nombre de données considérable.

En bref, le système d'information doit être performant, sûr, flexible, irriguant l'ensemble de l'entreprise... un vrai système nerveux pour LATElec...



Christophe Alessandrini,  
responsable du service informatique.  
Information Technology Manager.

## The Information Technology Department: the digital link

From the very start LATElec has based its competitiveness around two poles. On the one hand there are the five sites in France and Tunisia, each a center of excellence in its own right, with cost objectives adapted to its own specialized field. On the other hand there is a cutting edge computerization of the technical, industrial and management functions that enables us, in real time, to share the data required for our general productivity.

Managed by Christophe Alessandrini, the dozen or so members of LATElec Information Technology Department are in charge of the development, operation and security of the Information System implementing more than 500 work stations linked together by a wide band network. LATElec growth and the continuous evolution of computer techniques mean that this system is in constant evolution.

"Constantly being trained in the latest techniques, these I.T. specialists' mission is to provide LATElec internal and external clients with the very best service. Actually the concept of an extended company or supply chain requires the optimum performance from every link in the chain together with all the interconnected applications" as Christophe Alessandrini says.

Whether it is e-mails, technical data management, CAD tools, ERP, management or simply office automation, it must satisfy both today's needs and tomorrow's requirements. Whether the intranet, the Web, CATIA V5, Dassault Aviation Virtual Plateau or decision-making management tools, they are all used with the productivity of the company as a goal.

Another of the Information Technology Department's activity is working, closely with methods department, to deploy and continually improve the specific internal technical data management tools. From the initial CAD to the final automatic generator test programme, this provides automatic, non-stop, seamless management of a huge amount of data.

In brief, the Information System has to be efficient, reliable, flexible, serving the entire company... a real central nervous system to LATElec...

Le service informatique.  
The Information Technology Department.



## En bref | NEWS IN BRIEF

### VISIOCONFÉRENCE

Début 2004, LATElec s'est doté d'un moyen de communication moderne et performant. La salle de visioconférence nous relie désormais avec nos principaux clients et notre maison mère. Il ne s'agit pas de remplacer le contact humain physique, mais bien de rendre plus efficace et à moindre coût pour LATElec et ses clients, les réunions d'avancement de projet, de revue technique et commerciale. Le numéro d'accès est le 05 61 75 60 15.

### VIDEOCONFERENCE

At the beginning of 2004, LATElec acquired an excellent modern communication tool so that the video-conference room is now linked us to our main clients and to our head office. This tool is not intended to replace human contact but to make project progress meetings, technical and commercial reviews more efficient and less costly for LATElec and its clients. The access telephone number is 05 61 75 60 15.



LATElec à Mérignac : 05 56 13 30 92.

**MISSION À HAMBOURG :** Les équipes de LATElec ont participé à maintes reprises aux Installations d'Essai en Vol pour les programmes Airbus (A340-500, A380, Nacelles moteur...). Cette fois-ci, nos équipes se déplaceront à St Nazaire et à Hambourg pour réaliser un chantier IEV sur un A319.

### MPC A CHOISI LATElec

La société américaine MPC, chargée de la réalisation du système d'ouverture électrique des capots moteurs Trent 900 de l'A380, a retenu LATElec pour l'étude et la fabrication des harnais de ce système. L'équipe LATElec, animée par Serge Lacassagne, réalisera également l'étude d'installation sur la nacelle de ces harnais qui seront fabriqués sur Tarbes.

### UN TROISIÈME NIVEAU POUR NOTRE USINE DE TUNISIE :

Après un déménagement courant 2003 sur le site actuel, l'aménagement du 3<sup>e</sup> niveau s'est achevé pour faire place à un nouvel atelier de 1 500 m<sup>2</sup>. Pour faire face à la croissance rapide de notre activité de production, le site tunisien se dote de capacités supplémentaires qui permettront d'accueillir de nouveaux produits. Au total, c'est plus de 4 500 m<sup>2</sup> de surface de production qui sont opérationnels aujourd'hui.

**LATElec S'IMPLANTE À MÉRIGNAC :** A proximité de notre client Dassault Aviation, cet établissement est le support opérationnel des équipes d'installation. Ces équipes auront la responsabilité de l'ensemble du montage des faisceaux électriques du Falcon 7X en chaîne d'assemblage de Dassault Mérignac et Martignas. C'est Christophe Laurent qui assure le management de cette nouvelle entité.

### 1<sup>RE</sup> LIVRAISON DES MEUBLES AVIONIQUES A380 :

Le 4 juin 2004, à la date prévue, conformément au programme établi il y a maintenant 3 ans, LATElec livre les meubles avioniques du premier A380. C'est l'occasion d'accueillir les principaux acteurs de ce projet sur notre site de Labège, clients Airbus, fournisseurs et collaborateurs, pour marquer cet événement majeur dans l'histoire de LATElec. Ces ensembles qui intègrent 45 000 points de connexion, 25 kms de câbles, et capables de recevoir plus de 100 calculateurs, voilà qui est bien à l'image de ce projet à la fois ambitieux et sur la voie de la réussite industrielle. Encore bravo à tous les intervenants qui ont contribué au succès de cette première étape.



2300VU MSN 001

event in LATElec history. These sets, including 45,000 connection points, 25 kms of wires, and able to integrate more than 100 black boxes, present a good image of this project, ambitious and on the way to industrial success. Once again, congratulations to all the participants who have played a great part in the achievement of this first stage.

### MISSION IN HAMBURG :

Several times, LATElec teams have participated in Flight Test Installations for Airbus programmes (A340-500, A380, Nacelles motor,...). This time, our teams will travel to Saint Nazaire and Hamburg to carry out FTI on an A319.

### MPC HAS CHOSEN LATELEC

The US company MPC, in charge of manufacturing the electrical cowl opening system for the A380 Trent 900 engine, has chosen LATElec to design and manufacture the harnesses of this system. LATElec team led by Serge Lacassagne will also carry out the installation design of these harnesses on the Nacelle. Then, the harnesses will be manufactured in Tarbes.

### A THIRD FLOOR FOR OUR FACTORY IN TUNISIA :

After moving to the present site in 2003, the fitting of the third floor came to an end, providing a new workshop of 1500 sq m. In order to deal with our production activity's rapid growth, the Tunisian site has supplementary capacity to allow for the manufacture of new products. All in all, more than 4500 sq m of production area are operational today.

### LATElec SETS UP IN MÉRIGNAC:

Close to our client Dassault Aviation, this site is the operational support for the installation teams. These teams will be responsible for fitting the Falcon 7X electrical harnesses on Dassault Mérignac and Martignas assembly lines. Christophe Laurent manages this new entity.



Rue Max Planck - BP 88303  
31683 Labège Cedex - France  
Tél. : +33 (0)5 61 00 82 30  
Fax : +33 (0)5 61 00 47 21

**LATElec TRIBUNE est une publication du Groupe LATECOERE**

Directeur de la publication : Roland Tardieu  
Rédacteur en Chef : Patrick Boireau  
Conception et réalisation : Nuances du Sud  
Traduction : English Enterprise  
Fabrication : Parchemins du Midi  
N° ISSN : en cours

[www.latelec.fr](http://www.latelec.fr)