

### ASMAN TECHNOLOGY RÉ-INVENTE LA SURVEILLANCE AÉRIENNE.

Bien à l'abri des regards, la start-up Asman Technology poursuit la mise au point du programme Aral 600 sur l'aérodrome de Pons (Charente-Maritime). Ce programme est l'un des deux vecteurs qui pourraient permettre à cette société de s'installer durablement sur le marché de la surveillance aérienne légère, clés en main. Pour son dirigeant, Eric Matysiak, « c'est une offre complémentaire entre des avions/hélicoptères certifiés et des petits drones. Surtout, cette surveillance des frontières ou des sites sensibles est très abordable puisque le prix complet du système est de l'ordre de 0,7 M€. C'est donc six fois moins cher que le coût d'acquisition d'un hélicoptère. Le coût à l'heure de vol est aussi particulièrement contenu puisqu'il ne s'élève qu'à 80 € environ ».

Pour réussir ce tour de force, Asman Technology utilise un avion de type ULM classe 3. Fabriqué en Italie, cet appareil doté d'une autonomie de 4 heures est ensuite équipé des équipements ad hoc – en partie développés par la société – dont la masse ne dépasse pas les 50 kg. Les senseurs ainsi embarqués sont une électro-optique gyroscopée avec caméra jour et thermique infrarouge, un goniomètre et un AIS pour la position en temps réel des navires. Une liaison de données bidirectionnelle haut débit assure depuis la station sol mobile le contrôle de la caméra embarquée.

À l'écoute des besoins du marché, principalement africain mais pas seulement, Asman Technology a également développé une solution drone. Elle possède un double atout : l'autonomie qui passe à 8 heures et le non-engagement d'un pilote dans les zones de conflit. La société est, pour l'occasion, devenue avion-



La base d'essai en vol d'Asman Technology se situe à Pons.

neur puisqu'elle a conçu en propre le Phaeton 200. Sa vitesse (de 90 à 200 km/h), tout comme sa charge utile, est identique à celle de l'Arla 600.

La société attend, à présent, les premières commandes, le marché étant de l'ordre de 25 machines commercialisées pour chacune des deux solutions proposées d'ici deux ans. Si l'Arla 600 est déjà opérationnel avec un délai de livraison de trois mois, le Phaeton 200 suivra à partir de 2020. Conséquemment, les premières missions devraient être réalisées avec la solution ULM à partir du second semestre 2019.

Des accords avec des sociétés locales ont déjà été signés en Afrique pour amorcer l'utilisation des nouveaux vecteurs et offrir la proximité vis-à-vis des futurs clients. Ils pourraient donner lieu, par la suite, à la mise en place de bureaux commerciaux dans des pays comme le Maroc, la Côte d'Ivoire et le Niger. Mais la société qui devrait réaliser un chiffre d'affaires de 1 M€ cette année envisage dès maintenant d'aller plus loin dans son ancrage à l'Afrique. Elle envisage, en effet, de mettre en place une plateforme qui assurera à la fois l'assemblage, l'intégration des systèmes, la formation des personnels et le

MCO (maintien en condition opérationnelle). L'échéance de création dans un pays de l'Afrique de l'Ouest francophone est fixée à 2020.

Les horizons de la société, qui travaille au sein d'une même structure avec AeroDataLink – spécialisée dans les systèmes de liaison de données –, ne s'arrêtent pas à la seule Afrique toutefois. Comme le confirme Eric Matysiak, « nous nous sommes aperçus que les institutionnels européens, voire français, s'intéressaient également à la solution. Nous avons aussi conclu un partenariat avec la société Couach, au cours du premier trimestre de cette année. Elle est spécialisée dans la fabrication de patrouilleurs en composites destinés à assurer la surveillance des frontières maritimes ».

Tous ces développements vont conduire la société à réaliser 0,5 M€ d'investissement pour adapter ses 2 000 m<sup>2</sup> de surface existante à Pons. C'est dans un ancien bâtiment industriel que sera notamment installé un atelier composite pour la fabrication des drones mus par un moteur thermique. Et c'est à Pons, dans un hangar de 350 m<sup>2</sup>, que seront réalisés l'installation des senseurs à bord des aéronefs et les essais en vol avant livraison.