

Philippe Rivière, CEO de Prismadd

Cad-magazine : Quelles sont les activités de Prismadd ?

Philippe Rivière : Prismadd est un joint-venture entre plusieurs entreprises apportant des savoir-faire différents pour couvrir toute la supply-chain de l'industrie aéronautique : matériaux, design et finition de la fabrication additive. Nos clients sont les constructeurs aéronautiques et leurs équipementiers, français ou étrangers. L'entreprise elle-même existe depuis moins de deux ans, mais les

prototypes standards de bureaux d'études, enfin le SLM pour le frittage de poudres métalliques. Grâce à ces techniques, nous couvrons 90 % des demandes clients.

Cad-magazine : Un procédé prend-il le pas sur les autres ?

Philippe Rivière : Dans le domaine aéronautique, les trois technologies FDM, SLS et SLM deviennent matures, avec des machines plus productives et plus grandes. Reste à

Philippe Rivière : Il existe aujourd'hui quatre niveaux de criticité de pièces dans le domaine aéronautique. On réalise pour l'instant des éléments de catégories 3 et 4, donc peu critiques. Nous travaillons actuellement sur les catégories 2 avec des organismes tels que l'Afnor et l'Iso pour écrire des standards de spécifications matières et pièces avec pour objectif de garantir une tenue et donc des contrôles pertinents sur celles-ci.

Cad-magazine : Vos clients vous livrent-ils simplement un fichier 3D à vous de l'imprimer en 3D, ou les demandes sont-elles plus poussées avec l'étude complète d'un projet ?

Philippe Rivière : Cela dépend du type de pièce. Dans la majorité des cas, nos clients intègrent des BE suffisamment structurés pour nous fournir des fichiers 3D. Celui-ci a le meilleur design répondant au cahier des charges client, mais sa topologie n'est pas toujours adaptée aux contraintes de la fabrication additive. Nous sommes dans ce cas en support des BE des grands donneurs d'ordres. Ce rôle de conseil amont est fondamental pour que la fabrication additive décolle.

Cad-magazine : L'avenir pour Prismadd ?

Philippe Rivière : Stratégiquement nous avons deux axes : améliorer le monitoring et la qualité de la fabrication additive et ainsi monter en compétence sur les niveaux 1 et 2 des pièces, puis améliorer la productivité pour se rapprocher des coûts horaires du conventionnel. Si nous atteignons ces objectifs on pense que 20 à 25 % de l'usinage conventionnel se fera en additive manufacturing. ■



différentes sociétés qui la composent ont une expérience de l'usinage conventionnel dans l'aéronautique de plus de cinquante ans. Prismadd est la concrétisation de ce virage de la fabrication additive qui complète cette expertise initiale des techniques classiques.

Cad-magazine : Quelles sont les technologies utilisées ?

Philippe Rivière : En plastique, nous utilisons le FDM et son matériau Ultem qualifié aéro, plus du SLS pour le frittage d'outillages, le MGM (impression 3D Multijet) pour réaliser des

structurer cette filière aéronautique de la fabrication additive. Sur les pièces plastiques, la technologie et les matières sont qualifiées et nous sommes passés en mode série avec un process robuste. Dans le domaine du métal, en revanche il faut encore qualifier les pièces avant de passer en mode série. Ces technologies additives complètent les techniques traditionnelles sans les remplacer. Et il est stratégique d'avoir la proposition des deux offres pour répondre aux demandes clients.

Cad-magazine : Quels types de pièces réalisez-vous ?