



L'assemblage des ailes d'un Airbus

RICHARD CARCAILLET

INGÉNIEUR AÉRONAUTIQUE

CHEZ AIRBUS

Die Menschen, die wir Ihnen hier vorstellen, haben eine Gemeinsamkeit: Sie leben zwischen zwei Ländern, zwei Kulturen, zwei Sprachen. Jeder von ihnen trägt auf seine Weise zu den deutsch-französischen Beziehungen bei. Von Krystelle Jambon. **[schwer]**

Passionné d'avions, Richard Carcaillet travaille depuis plus de 20 ans au service marketing d'Airbus. Après deux ans à Hambourg, il est de retour à Toulouse où siège la centrale de la multinationale.

Quelle est la langue de communication entre un ingénieur allemand et un ingénieur français ? L'allemand à Hambourg et le français à Toulouse ?

Non, l'anglais est la langue officielle d'Airbus. C'est la langue véhiculaire de toutes les réunions, présentations et documents en interne.

Et autour de la machine à café ?

Là, c'est un peu différent. Si je suis avec un collègue allemand, on va peut-être parler allemand. Avec un collègue anglais, anglais, etc. Beaucoup de nationalités se côtoient ici. Au fil du temps, j'ai pu assister à l'internationalisation de la compagnie.

Le franco-allemand n'est donc plus une exclusivité comme à ses débuts ?

Exactement. Si l'impulsion de départ en 1970 a été franco-allemande, aujourd'hui, Airbus est une société internationale. Mais, de par ses racines franco-allemandes, l'entreprise s'est

développée en s'implantant en Europe (aussi en Angleterre et en Espagne) et a permis de relancer et de développer les industries aérospatiales nationales qui ne pouvaient plus être compétitives par elles-mêmes.

aéronautique [aeronotik]	Luftfahrt-
siéger	sitzen
la langue véhiculaire	die Verkehrssprache
se côtoyer [kotwaje]	aufeinandertreffen
si	auch wenn
l'impulsion (f)	der Anstoß
s'implanter	sich ansiedeln
relancer	wieder in Schwung bringen
aérospatial,e	Raumfahrt-

s'avérer	sich erweisen als
le mélange	der Mix
solutionner [solysjone]	lösen
bénéfique	hier: positiv
essentiellement [esäsjełmā]	hauptsächlich
palpitant,e	spannend
naître	entstehen
l'approche (f)	die Herangehensweise
codifié,e [kodifje]	hier: festgeschrieben
émaner	kommen von
directif,ve	autoritär
le travers [traver]	hier: die Falle
original,e	Ursprungs-
enrichissant,e	bereichernd
envisager	erwägen
tout de même [tudmēm]	trotzdem
incongru,e	merkwürdig
la répartition	die Verteilung
équitable	gerecht
l'assemblage (m)	die Montage
avoir lieu [ljø]	stattfinden
le constituant	das Bauteil
l'aile (f)	der Flügel
le fuselage [fyzlaʒ]	der Flugzeugrumpf
la dérive	das Seitenleitwerk
désormais [dezɔʁmɛ]	nunmehr
pointu,e	qualifiziert
s'effectuer [sefektɥe]	erfolgen

La collaboration entre ces diverses nationalités peut parfois s'avérer problématique, non ?

Les équipes sont le fruit d'un mélange riche qui apporte des avantages, comme la créativité, permettant de solutionner ensemble des problèmes difficiles. C'est d'ailleurs un aspect bénéfique que notre principal concurrent Boeing ne connaît pas, ses équipes étant essentiellement américaines. Alors que chez Airbus, des conversations palpitantes naissent des différentes manières d'appréhender les sujets. On tire profit de la multitude de ces approches plutôt que d'une seule.

Vous, face à un Allemand, qu'est-ce qui vous étonne dans son approche d'un problème ?

Ce n'est pas codifié. On a pu bénéficier de différentes approches où des



La deuxième base européenne d'assemblage d'Airbus est Hambourg.

gens vont plus chercher le consensus, d'autres auront plus tendance à défendre une direction...

C'est-à-dire ? Le consensus émanerait plutôt côté allemand ?

C'est un peu ça. Et du côté français, on est peut-être plus directif. Sans tomber dans les travers de la caricature, bien sûr ! Le fait d'avoir une société internationale bien au-delà des pays originaux de la création d'Airbus nous a apporté une tradition multiculturelle enrichissante.

La centrale est à Blagnac, près de Toulouse. L'entreprise Airbus en est-elle plus française qu'allemande ?

Non. Vous savez, au début, il avait été envisagé de localiser l'entreprise à Genève. Et Airbus n'aurait pas eu le succès qu'elle a eu – et plus de 40 ans après, on voit bien que c'est un succès phénoménal – sans cette approche commune.

Tout de même, on assiste à des situations incongrues. Pour des raisons de répartition équitable,

chaque pays produit certaines pièces. Le A380 vole vide à Hambourg pour qu'on y installe le mobilier de la cabine des passagers. Cette façon de procéder est-elle vraiment efficace ?

Pour les premiers essais de l'A380, fraîchement sorti de l'assemblage, ce vol aurait eu lieu de toute façon. Avec le temps, Airbus a spécialisé par pays design, puis engineering et assemblage des différents constituants de l'avion. Les ailes sont réalisées chez Airbus UK, en Angleterre. Les fuselages et les dérives en composite sont produits en Allemagne, et ainsi de suite. Cette spécialisation nous a bien servi puisqu'on a désormais des ingénieurs très pointus dans ces domaines bien spécifiques. Si vous comparez avec notre concurrent Boeing, il fabrique les fuselages des 737 au Wichita, dans le Kansas, et les transporte ensuite par train jusqu'à Seattle. Regardez sur une carte, vous verrez la distance que cela représente ! Ajoutons aussi que la production des avions s'effectue à un rythme peu élevé par comparaison à de nombreuses autres industries. ■