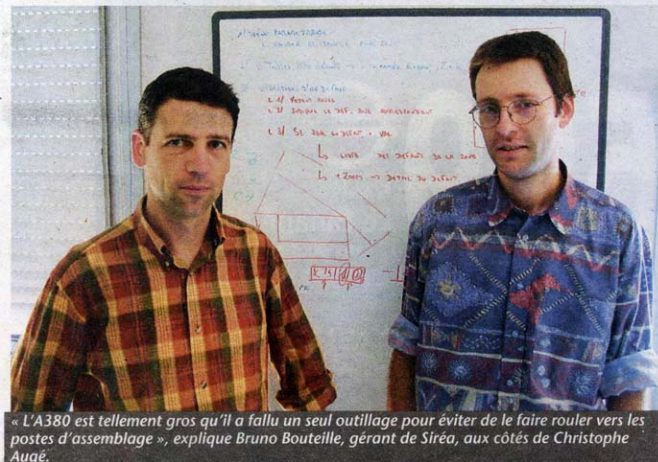


CASTRES

AÉRONAUTIQUE Alors que le fleuron de l'industrie aéronautique européenne, devait faire mercredi son premier vol, gros plan sur une société castraise qui participe à l'aventure.

Ils ont assemblé l'A380



« L'A380 est tellement gros qu'il a fallu un seul outillage pour éviter de le faire rouler vers les postes d'assemblage », explique Bruno Bouteille, gérant de Sîréa, aux côtés de Christophe Augé.

Habitué à fréquenter les hangars d'assemblage des gros porteurs d'Airbus, la société castraise Sîréa a passé un an et demi au chevet du dernier-né du constructeur aéronautique. Les cinq modèles, déjà sortis de l'A380, ont été montés sur des échafaudages géants, dont l'entreprise était chargée d'inspecter la conformité. Bruno Bouteille, gérant de la PME, spécialisée dans l'automatisation et l'électricité industrielle : « On était des sortes de gendarmes qui véri-

fiaient et validaient les équipements servant à construire l'avion. On intervenait sur plusieurs postes, dont le plus gros où l'on montait les trois parties de la carlingue, les ailes et la queue ».

Au poste numéro 40 : c'est sur d'immenses charpentes métalliques que le travail de montage s'organise. Un puzzle géant où il faut rassembler les pièces, les monter entre elles et les riveter. Pas de place à l'approximation, pour le technicien Christophe Augé, qui a

passé toute l'année dernière dans la « ruche » toulousaine, « c'est la sécurité qui importe le plus, il ne faut pas abîmer l'avion sinon c'est la catastrophe. Au moindre risque, on arrête tout ». Après son travail de validation, la société joue aussi le rôle de perfectionniste, sans cesse améliorer le système pour qu'il soit le plus performant possible.

Simulateur

Sa collaboration avec Airbus qui dure depuis sept ans ne s'est pas arrêtée là. En tant que membre du réseau Méca 31, regroupant un pool d'entreprises spécialisées, la PME castraise a mis au point un système, permettant de simuler le comportement en plein vol d'un moteur pilotant « le bec et les volets » de l'avion. En clair, les pièces avant et arrière des ailes servant à freiner l'appareil. Ce simulateur est aujourd'hui entre les mains des ingénieurs d'Airbus, chargés des essais et des qualifications.

Déjà partenaire dans la conception de l'A340, l'entreprise, qui compte 18 salariés, devrait également participer à l'élaboration de l'A400M, le futur avion militaire du constructeur français, ainsi que sur l'A350, la version allongée de l'A340. De bonnes perspectives pour la société, dont la collaboration avec Airbus représente 15% de son chiffre d'affaires.