

PORTANCES

LE MAGAZINE DU SERVICE INDUSTRIEL DE L'AÉRONAUTIQUE - SIAé



69 JANVIER 2022



dossier

MOBILITÉ INTER-AIA : MODE D'EMPLOI



4

Préserver la santé au travail avec l'ergosquelette à Cuers-Pierrefeu

6

Lancement du programme de rénovation des radars à Ambérieu

14

Mécaniciens structure : expertise, savoir-faire et transmission



Chères lectrices, chers lecteurs,

Je suis heureux de voir que le premier numéro de cette nouvelle année développe des thématiques si importantes pour notre Service : les ressources humaines et les échanges entre nos AIA. Ces deux notions sont au cœur de ma stratégie, comme vous avez pu l'entendre à l'occasion de la vidéo des vœux. La performance de notre activité, gage des succès à venir, repose sur nos compétences, sur notre savoir-faire. La cohérence de notre activité, gage de notre positionnement dans le paysage du MCO aéronautique, repose sur le partage de nos pratiques, sur la fluidité de notre organisation.

Le ONE SIAé, j'en suis convaincu, est la direction nécessaire à prendre pour perdurer dans un monde très concurrentiel. Car 2021 a confirmé la reprise extraordinaire du soutien des matériels militaires. Avec un essoufflement durable

des transports aériens dû au contexte sanitaire, les entreprises aéronautiques se tournent vers le MCO. Elles grossissent pour capter des parts de marché et se repositionner sur des secteurs

autrefois moins attractifs. Nous, SIAé, avons pris la mesure de la situation. Notre bilan 2021 est révélateur de notre volonté de nous améliorer. Tous les matériels entretenus chez nous ont retrouvé de la disponibilité, les durées d'immobilisation ont diminué. Nous devons maintenant optimiser nos processus et notre organisation pour consolider ces résultats et continuer à nous améliorer. Car progresser est notre meilleure garantie de pérennité et la satisfaction de nos armées, notre plus belle récompense.

Meilleurs vœux à vous et vos proches!

IGA Tanguy Lestienne,
directeur du SIAé



AIA BX : 1^{re} pierre du NEC+ (Nouvelle Electrolyse Croix d'Hins)

En novembre dernier, l'IGA Tanguy Lestienne et l'ICA Thierry Belloeil ont posé la 1^{re} pierre du futur atelier de traitement de surfaces à Croix d'Hins. Sur 2010 m², il accueillera 97 cuves dans sa zone process. Mis en service en 2023, le NEC+ réalisera des revêtements par voies humides sur des pièces aéronautiques.



OPERA, au service du Rafale

En novembre dernier, le contrat Opéra (Optimisation de l'entretien du Rafale) a été signé avec la DMAé. Cet avenant majeur régit pour 9 ans les modalités du MCO des M88, en intégrant un engagement en disponibilité et la mise en place de guichets technico-logistiques sur les bases de l'AAE. Le contrat comporte d'autres prestations, notamment des chantiers de modification réalisés à CF, la maintenance d'OAE à BR et CP et les sièges éjectables entretenus à BR et AB. Le tout sous pilotage bordelais. Un vrai contrat « One SIAé »!

3 242  nombre d'abonnés sur le compte LinkedIn du SIAé

AIA BR : CANOVAT, de nouveaux locaux pour l'ATL2

Après deux ans de construction, l'AIA de Bretagne voit aboutir son projet de Capacité Nouvelle de Visite ATL2, piloté avec le soutien de Clermont-Ferrand. Un nouveau hangar, de belles surfaces d'ateliers et de magasin, 3 niveaux de bureaux, soit près de 6 000 m², permettent de consolider un 3^e plot de visite ATL2. L'occasion aussi de regrouper une partie des personnels de l'antenne de Lann-Bihoué dans un même bâtiment.

UN NOUVEAU BÂTIMENT DE 6 000M² À LANN-BIHOUÉ

En bref...

Dernier Transall à l'AIA CF

Grosse émotion le 10 octobre dernier à l'AIA de Clermont-Ferrand d'où s'envolait le Transall R203. Tous les employés ont rendu hommage au dernier avion d'une chaîne de maintenance mythique de plus d'un demi-siècle d'existence. Place désormais au C130H et à l'A400M.

PM03S : un 3^e contrat verticalisé pour le SIAé

En septembre 2021, DMAé et SIAé ont signé un contrat verticalisé « pièces et main d'œuvre » pour le MCO des matériels de Sécurité, Sauvetage et Survie sur 10 ans. Objectifs : rationaliser et optimiser le soutien pour, à la fin, gagner en disponibilité.

AIA CP : le hangar de maintenance ATL2 a 50 ans

Le 16 décembre 1971, l'AIA de Cuers-Pierrefeu inaugurait le hangar de maintenance des Atlantic. Depuis 50 ans, ce géant de métal de 10 000 m² a également accueilli les Alizé, les Crusader, les Super-Étendard, le Hawkeye et, depuis les années 1990, l'Atlantique 2 qui y dispose de 6 plots de visite NSI.

SOMMAIRE

2 retour sur actu

4 innovation
Préserver la santé au travail avec l'ergosquelette

6 visite guidée
Lancement du programme de rénovation des radars

8 dossier
Mobilité inter-AIA : mode d'emploi

13 partenaires
L'E.E.T.P.S En synergie avec le SIAé

14 métiers
Mécaniciens structure : expertise, savoir-faire et transmission



PORTANCES, MAGAZINE DU SIAÉ | 16 BIS, AVENUE DE LA CÔTE D'OR - 94114 ARCUEIL CEDEX - 01 79 86 31 51 | DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : IGA TANGUY LESTIENNE (DS) | DIRECTEUR DE LA RÉDACTION : IPETA JEAN-REMY PRATS (DS) | RÉDACTEUR EN CHEF : SÉBASTIEN LAVANDON (DS) | RÉDACTION : CORINNE CHEVRIER (CF) - JACQUES PAUZE (CF) - CNE PAULINE DÉCOMBE (AB) - ROBERTE LEMAIRE (CP) - ICÏETA LAURENT SOURBÉ (BX) - FABIENNE HOSTENS (BX) - LUDOVIC TRÉMEL (BR) - CLAIRE-MARIE WAGNER (AGENCE KAOLIN) | PHOTOS : RICHARD ANDRIEUX (CF) - PHILIPPE BOUT (CF) - LUDOVIC TRÉMEL (BR) - JEAN-LUC VIGNES (BX) - ROBERTE LEMAIRE (CP) - ADJ NICOLAS VISSAC (AB) - CAL MAUREEN CANVEL (AB) - LÉILA TOSTIVINT (CP)

RÉALISATION : AGENCE KAOLIN - 123, RUE DU CHERCHE-MIDI, 75015 PARIS - AGENCEKAOLIN.COM | CRÉATION MAQUETTE : ÉMILIE CARO | MISE EN PAGE : MAXIME RABIN | SECRÉTARIAT DE RÉDACTION : LOUISE DUBOIS

IMPRESSION : CHEVILLON, SENS (89) | TIRAGE : 2 500 EXEMPLAIRES | DÉPÔT LÉGAL : À PARUTION



Préserver la santé au travail avec l'ergosquelette

Innover pour préserver la santé des salariés, c'est l'objectif commun du réseau Innovation et de la division avions de Cuers-Pierrefeu avec l'ergosquelette. Utilisé depuis 2020, il améliore les conditions de travail des électromécaniciens sur ATL2.

Depuis novembre 2020, Théo, comme deux de ses collègues électromécaniciens, utilise l'ergosquelette Optitec pour certaines opérations sur ATL2. Pour s'en vêtir, il suit scrupuleusement les étapes : boucler la ceinture en premier, ajuster les fixations des épaules, puis celles des coudes. Dix minutes de

Ergosquelette : harnais de posture flexible, mécanique, qui soulage le corps lors de travaux pénibles.

réglages sont nécessaires pour adapter l'outil à sa morphologie. C'est parti ! Il s'approche de l'ATL2 pour effectuer le crampage* des câbles électriques sur une aile de l'aéronef. Dès qu'il lève les mains au-dessus de la ligne du cœur, son geste est assisté. Il peut mettre des vis, les bras en l'air, pendant 1h30 à 2h sans ressentir la fatigue,

POUR RAPPEL

Coût unitaire de l'ergosquelette : 6 K€ HT.

Temps d'utilisation assez limité, donc il peut être partagé par les opérateurs.

INNOVATION ET SANTÉ SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Pour Thierry, adjoint soutien et santé sécurité au travail et environnement (SSTE) de la division avion, la prévention des troubles musculosquelettiques (TMS) passe par l'innovation. L'ergosquelette permet de préserver les opérateurs, dès le début de leur carrière, des séquelles dues à la répétition de postures sollicitant l'organisme sur un temps long.

Le 6 octobre 2021, lors de l'audit de renouvellement SSTE (ISO 45001), l'auditeur, convaincu par l'ergosquelette, l'a considéré comme une avancée notable dans la lutte contre les TMS.



POINT DE VUE DES EXPERTS

Pierre-Antoine

Responsable innovation, sous-directeur technique



« Quand j'ai proposé l'idée d'un ergosquelette aux membres du réseau innovation de Cuers-Pierrefeu, Antoine, correspondant de la division avions, a tout de suite accroché. Un distributeur Optitec, basé à Clermont-Ferrand, est venu présenter le caractère innovant de son outil, moins volumineux et plus adapté qu'un exosquelette. L'expérimentation a donc été lancée après test, achat et formation de cinq opérateurs en novembre 2020. »

grâce à cette aide physique lui apportant un meilleur confort de travail.

Après avoir été désassemblées puis rééquipées, sans exiger d'effort physique intense, les ailes extrêmes de l'ATL2 pourront être remontées.

L'ergosquelette convient à un environnement restreint (aéronef). Il est maniable, léger et peu encombrant, entièrement mécanique, sans éléments électriques. Il s'apparente à un équipement de protection individuel.

Ce mode opératoire pourrait être utilisé pour le Hawkeye dont deux opérateurs ont déjà été formés à l'utilisation de l'ergosquelette. Une démonstration a été organisée par la division avion pour les autres divisions de l'AIA de Cuers-Pierrefeu.

Parmi les autres AIA, Bordeaux a déjà fait part de son intérêt lors d'une réunion du réseau innovation SIAé. ●

CHIFFRES-CLÉS

4

rééquipements de paires d'ailes extrêmes ATL2/an

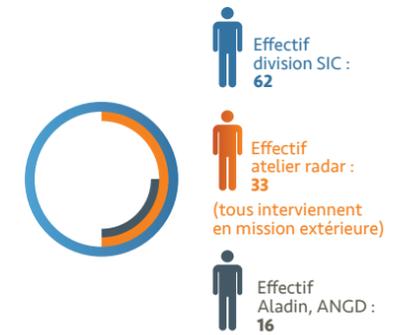
30 min

Temps minimal pour une utilisation optimale

CMW



Chiffres-clés



ANGD :

5 maintenances préventives/an,
15 interventions curatives/an
(d'où la décision de rénovation),
en 48h si nécessaire

Lancement du programme de rénovation des radars

En août 2021, la division des Systèmes d'Information et de Communication (SIC) d'Ambérieu a accueilli le premier radar ANGD⁽¹⁾ du programme de rénovation prévu sur trois ans. Objectifs : augmenter la disponibilité des radars ANGD pour l'armée de l'Air et de l'Espace et en optimiser la maintenance. Rendez-vous au cœur du programme.

Entériné fin 2020, le projet de rénovation de six radars ANGD aérotransportables, fruit d'une réflexion commune avec l'armée de l'Air et de l'Espace, a commencé en août 2021. Première étape : le diagnostic global d'un premier ANGD sur la base d'Evreux, mesures qui seront reprises et comparées après sa rénovation. Puis le caisson est désolidarisé de l'antenne et le traitement des obsolescences débute ; six mois pour rénover les éléments vieillissants : disjoncteurs, relais, ventilateurs... (essais statiques et dynamiques compris). Le bureau d'études de l'AIA doit

mettre en œuvre son expertise reconnue par la DMAé pour réaliser une nouvelle confection en utilisant les technologies actuelles notamment pour l'alimentation. Après test et validation sur la base d'Istres pendant un mois, la phase d'industrialisation est lancée. Pour les radars suivants, le délai d'intervention prévu sur le châssis est de quatre mois.

Rénovation des câblages pour quatre ANGD

Les quatre derniers ANGD devraient être traités en 2022 et 2023, pour bénéficier également de la rénovation des torons

LA RÉNOVATION ANGD SOLLICITE TOUS LES ATELIERS D'AMBÉRIEU : CHAUDRONNERIE, MÉCANIQUE GÉNÉRALE, PEINTURE, COUTURE, SÉRIGRAPHIE...

- 1 Opérations de remontage des équipements du caisson émetteur/récepteur.
- 2 Conception de convertisseurs de nouvelle génération afin de fiabiliser et pérenniser le système.
- 3 Toron émetteur sur son support provisoire.
- 4 Mise aux normes électriques de la plateforme ANGD.
- 5 Aire de test RADAR.

(câblages) qui assurent les liaisons entre les châssis.

Après remise à neuf des fils et des connectiques, le toron passe au banc de test et 5 000 points sont contrôlés en 20 min. L'opérateur analyse les résultats pour distinguer pannes franches et « faux positifs ».

Les essais sont réalisés à Ambérieu en grandeur nature sur une aire de test dédiée aux radars CENTAURE, ALADIN⁽²⁾ et ANGD, à l'extrémité du site. Le caisson rénové vient s'accrocher sur la structure. La mise en émission/réception, les tests d'endurance, reproduisent les configurations

opérationnelles. La phase d'essais dure quatre semaines et se clôt avec la phase de réception par le client pour vérification de tous les paramètres sur le site d'Evreux.

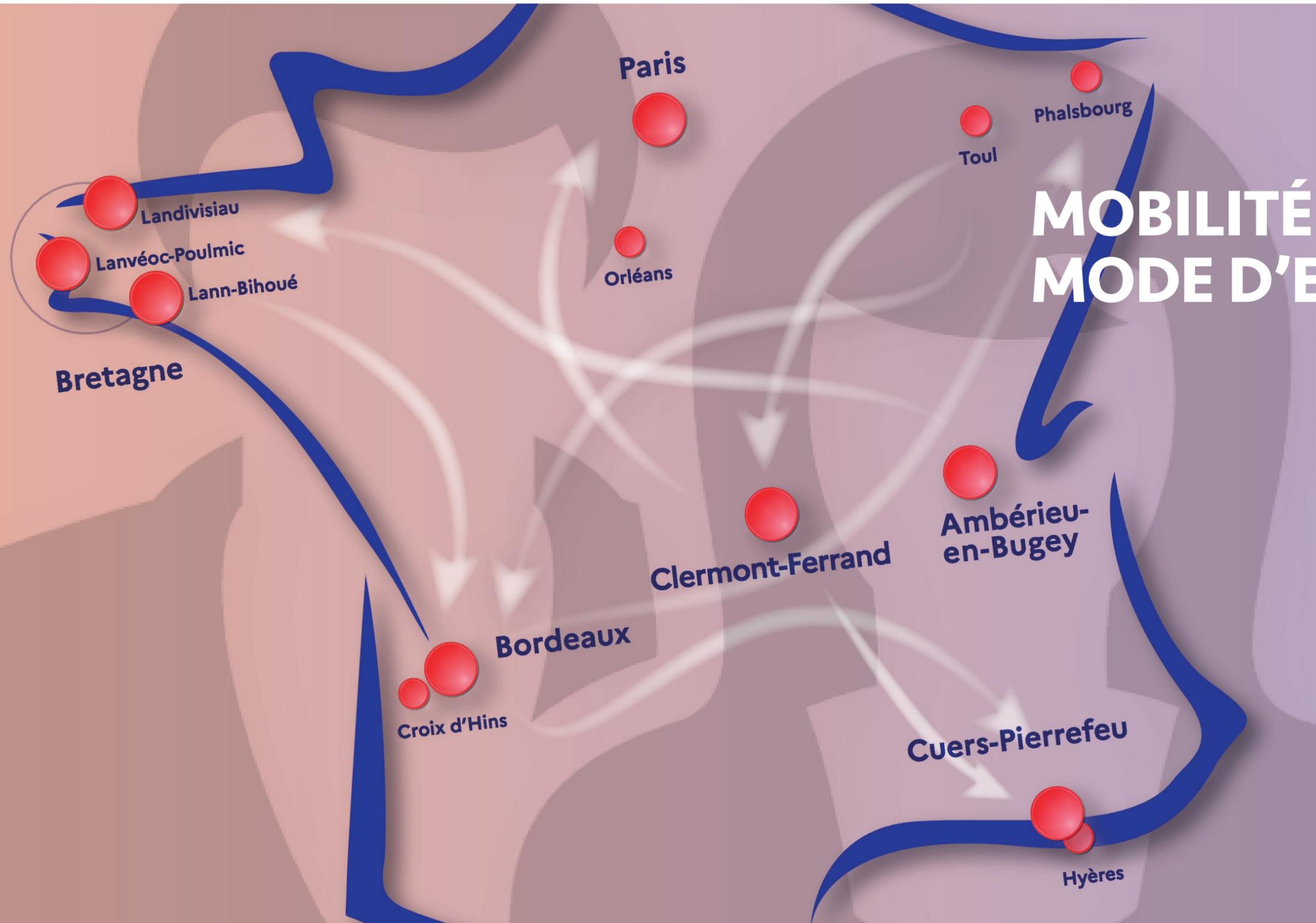
Une fois rénové, le radar ANGD peut se déployer à nouveau en métropole, lors de la mise en œuvre d'un dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA), pour créer une « bulle de sécurité » en assurant la surveillance du ciel français lors d'événements festifs ou diplomatiques. ●

CMW



⁽¹⁾ ANGD : Radar ALADIN nouvelle génération durci (meilleure réception)

⁽²⁾ ALADIN : Autonome léger à déploiement instantané



MOBILITÉ INTER-AIA : MODE D'EMPLOI

DÉVELOPPER LA MOBILITÉ INTER-AIA, C'EST OFFRIR AUX COLLABORATEURS L'OPPORTUNITÉ D'UN PARCOURS PROFESSIONNEL PLUS VARIÉ, PLUS ÉPANOUISSANT. C'EST ÉGALEMENT UN MOYEN FORMIDABLE DE DÉPLOYER DES MÉTHODES ET DES EXPERTISES ENTRE SITES DU SIAÉ. À TRAVERS DES TÉMOIGNAGES, DÉCOUVRONS LA RÉALITÉ DE LA MOBILITÉ AU SIAÉ AUJOURD'HUI. ET FAISONS LE POINT SUR LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT MISES EN PLACE.

Quitter sa "zone de confort" pour apprendre



◀ Pauline, Bretagne

*
⁽¹⁾Mobilia :
 Ex-Bourse
 nationale de
 l'emploi

Pauline, adjointe production à la sous-direction technique de l'AIA de Bretagne

Pour Pauline, c'est le désir de retour à sa région d'origine qui a déclenché sa demande de mobilité. Manager d'affaires à Ambérieu, elle a bénéficié d'une mutation simple et rapide : moins de cinq mois entre sa demande et l'arrivée à Lann-Bihoué en février 2019. « Le fait d'avoir géré des affaires me permet d'avoir plus de recul sur leur évolution dans le temps. Dans mon poste actuel, j'ai une vision plus globale sur l'ensemble des activités de production et la planification à long terme. Ce que j'ai appris à Ambérieu me sert tous les jours. »

3 QUESTIONS À ...

LAURENT TROTTET

Sous-directeur des ressources humaines du SIAé

Denis, Cuers-Pierrefeu



Gilles, Ambérieu



Audrey et Mickaël, Clermont-Ferrand



« La stratégie globale d'harmonisation du SIAé lève des freins à la mobilité. »

Laurent Trottet, SDRH du SIAé

Denis, préparateur hydraulique à Cuers-Pierrefeu

Ancien marin, entré à l'AIA de Bordeaux comme technicien en 2007, Denis avait quitté la région de Cuers. Dix ans plus tard, il a eu l'occasion de revenir dans sa « région de cœur ». Il a repéré plusieurs postes sur Mobilia⁽¹⁾, envoyé son CV et la division équipement de Cuers-Pierrefeu l'a contacté, intéressée notamment par ses compétences moteurs. L'entretien a eu lieu en décembre pour une prise de poste en septembre. Il devient technicien support de l'atelier

moteurs, chargé de faire le lien entre l'atelier et l'industriel. Denis avait envie d'un métier plus près des avions. Il a donc quitté sa « zone de confort » pour se former davantage au domaine hydraulique à Cuers-Pierrefeu.

Audrey, responsable qualité des affaires, et Mickaël, responsable suivi financier des affaires pour plusieurs avions à Clermont-Ferrand

Pour un couple comme Audrey et Mickaël, être muté d'Ambérieu à Clermont-Ferrand n'a pas été compliqué. Souhaitant donner un nouvel élan à >>>

Chiffres
 mobilité SIAé
 depuis 5 ans :
 50 mobilités
 inter-AIA

*
⁽²⁾GPEC : Gestion
 prévisionnelle des
 emplois et des
 compétences
⁽³⁾SIRH : Système
 d'information des
 ressources humaines

Que représente la mobilité au SIAé aujourd'hui ?

L.T. : La mobilité permet à l'agent (opérateur, ingénieur, cadre ou technicien) de diversifier et valoriser son parcours professionnel. Pour le Service, c'est un moyen souvent judicieux pour réussir l'adéquation entre poste et compétences. Fréquente au sein d'un établissement, elle reste marginale entre AIA. La stratégie d'unification du Service favorisera son développement.

Quelles sont les démarches pour initier une mobilité ?

L.T. : L'agent peut exprimer son souhait de mobilité lors de l'entretien annuel et/ou contacter l'AIA désiré. Ouvriers, fonctionnaires et contractuels 84-16 ont accès à Mobilia⁽¹⁾ pour connaître les offres d'emploi du SIAé et du ministère. ICT et TCT disposent d'informations auprès des DRH de leur site. Tous peuvent aussi consulter les pages LinkedIn du SIAé.

Comment le SIAé se structure-t-il pour développer la gestion des carrières ?

L.T. : Cette gestion s'appuie sur le département RH des AIA et dans les 3 où la fonction existe, l'adjoint RH du SDT, relais des RH auprès des acteurs de la production. La direction du SIAé intervient dans celle des cadres dirigeants, avec les DRH ministérielles. La GPEC⁽²⁾ progresse aussi, via notamment l'outil « gestion des compétences des ouvriers » (GCO) ; l'harmonisation des SIRH⁽³⁾ est un enjeu majeur pour la consolider.



Jean-François, Bordeaux



CHIFFRES MOBILITÉ SIAÉ EN 2020 :

- 200 mobilités dont**
- 90 mobilités intra-AIA
- 10 mobilités inter-AIA
- 100 mobilités depuis ou vers d'autres services du ministère des armées et du reste de la fonction publique.



- ⁽²⁾Tuilage : Passage de relais
- ⁽³⁾PMO3S : Contrat pièces et main d'œuvre sécurité sauvetage survie, signé en septembre 2021

CMW

2020. Il a rapidement évolué vers les procédés spéciaux, avec une formation à la découpe laser complétant l'expérience acquise à Ambérieu.

Gilles, sous-directeur commercial à Ambérieu

Après un parcours dans des postes d'encadrement à Bordeaux, Cuers-Pierrefeu et chez d'autres industriels, Gilles est arrivé en 2019 à Ambérieu. « J'avais envie de prendre une orientation plus commerciale et j'ai eu la chance de trouver à Ambérieu de belles opportunités. » Il apprécie de manager de façon participative une petite équipe « dynamique, souriante et disponible ». Ses plus grandes satisfactions viennent d'un beau travail en équipe, notamment sur le contrat verticalisé PMO3S⁽³⁾. ●

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA MOBILITÉ

- Prise en charge des frais de mission pour les entretiens de recrutement dans un autre AIA
- participation forfaitaire aux frais de déménagement, fixée en fonction de différents critères liés à la situation personnelle et à la localisation du poste visé

>>> leur carrière, Audrey et Mickael ont choisi de rejoindre un AIA leur permettant de travailler au plus près des avions. Ils ont anticipé et effectué leur demande de mutation en octobre 2019

Développer la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences.

pour l'été suivant. Clermont-Ferrand a accepté d'attendre quelques mois pour qu'ils assurent le tuilage⁽²⁾ avec leurs collègues d'Ambérieu.

Jean-François, mécanicien aéronautique structure à Bordeaux

Militaire à l'AIA d'Ambérieu depuis 2008, embauché comme ouvrier d'État (OE) en 2017, Jean-François a repéré un poste à Bordeaux fin 2018. Originaire de Toulouse et sa femme de Bordeaux, ils étaient tentés par ce changement de région. Le parcours a été long et complexe. Après un entretien positif à Bordeaux, Jean-François a eu un refus de la direction d'Ambérieu qui avait du mal à recruter des OE à ce moment-là. Il est finalement arrivé à Bordeaux en janvier

L'EETPS en synergie avec le SIAé

Un nouvel escadron de l'armée de l'Air et de l'Espace est implanté, depuis septembre 2021, à l'AIA de Clermont-Ferrand pour favoriser le développement de solutions innovantes.

Un tout nouvel escadron de l'armée de l'Air et de l'Espace nommé EETPS (Escadron d'Expertises Techniques en Procédés Spéciaux) a été inauguré en septembre dernier à Clermont-Ferrand.

C'est sur un site du SIAé, que l'AAE a choisi d'implanter cette toute nouvelle unité de 30 personnes spécialisée en contrôles non destructif (CND), en réparations de combat et en méthodes de stockage d'aéronef.

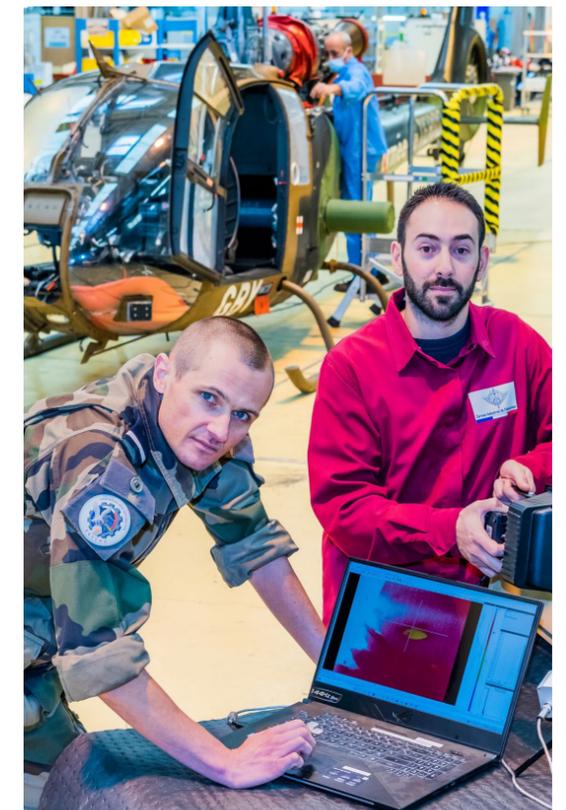
La mutualisation des expertises de l'AIA de Clermont-Ferrand et de l'EETPS constitue un véritable atout pour le développement de solutions innovantes relevant des problématiques d'emploi des Forces aériennes.

Une seule chose compte, la santé de l'avion

La création de cet escadron à Clermont-Ferrand, s'inscrit dans

la continuité d'une collaboration de longue date entre les équipes CND de l'AIA CF et celle de l'AAE. Plus qu'un simple partenariat, il s'agit presque d'un fonctionnement intégré au point que l'EETPS est associé à certains projets au même titre qu'une unité de production de l'AIA.

« Une seule chose compte, la santé de l'avion » résume le LCL Loup, chef de l'EETPS. Cette vision conjointe, soutien opérationnel et soutien industriel, démultiplie la performance pour la clarification des besoins et le développement de solutions innovantes. Cette synergie, qui a déjà fait ses preuves dans le domaine du CND, génère aujourd'hui beaucoup d'autres perspectives d'innovations comme par exemple l'inspection de surface d'aéronef automatisée par drone, qui fait actuellement l'objet d'expérimentations sur avions de transport.



Mécanicien structure : expertise, savoir-faire et transmission

Réaliser l'inspection d'un aéronef, effectuer tout type de réparation sur la cellule, tout en transmettant son savoir-faire, c'est le rôle d'un mécanicien structure. Tour d'horizon à Clermont-Ferrand, Bretagne et Cuers-Pierrefeu des différents versants du cœur de métier du SIAé.



Clément
(Clermont-Ferrand), mécanicien structure C130H

Depuis deux ans, Clément intervient dans l'expertise de l'ensemble du C130H, avec trois collègues. Il trouve cette nouvelle facette du métier très enrichissante. Il s'agit pour lui de « travailler le mieux possible pour former ensuite les plus jeunes ».

Cette phase d'inspection de l'aéronef dure trois ou quatre mois et nécessite échanges et concertation. Parallèlement, les anomalies décelées sont traitées par les préparateurs en lien avec le bureau d'études Marshall. À l'issue de l'expertise, Clément effectue des réparations suivant la carte de travail, dépose et remplace des pièces en les réajustant sur l'aéronef. Cela demande du formage pour que les pièces neuves prennent bien le galbe et viennent épouser la peau de l'avion.

Quand une partie de la peau est endommagée, le mécanicien la remplace par un morceau de tôle d'aluminium, avec un patch de format supérieur fixé par l'intérieur ou par l'extérieur, ce qui nécessite de travailler à deux. Par exemple, sur la dérive du second C130, des panneaux ont été changés car ils étaient grêlés.



Bruno
(Bretagne), mécanicien structure ATL2

Ouvrier d'État depuis seize ans, Bruno travaille à l'atelier et sur avion. Particularité de Lann-Bihoué, il est assez souvent appelé en flottille, même le week-end si besoin. Dernièrement, il est intervenu pour réparer un arrachement sur l'empennage arrière de l'ATL2 M28. Après information par le bureau technique, il effectue une visite du chantier, démonte la pièce puis la redresse en atelier avant de la réinstaller. Le vieillissement de l'ATL2 engendre des réparations comme celle du NIDA*. Autre évolution : la traçabilité informatique est effectuée par chaque opérateur suivant l'EMAR/FR145**. Bruno apprécie la variété du métier et trouve les missions en flottille motivantes. C'est également dynamisant pour lui de transmettre à son tour la formation qu'il a reçue des anciens à de jeunes embauchés et d'échanger avec eux.



Lisa
(Cuers-Pierrefeu), mécanicien structure Dauphin Panther

Lisa, ouvrier d'État, répare des éléments du Dauphin Panther en structure tôle avec des pièces provenant d'Airbus Helicopters ou fabriquées par l'AIA, en cas de criques dues aux vibrations par exemple. Elle intervient aussi sur des parties en fibre de verre ayant subi des impacts, souvent dus au mouvement des pales.

Depuis son arrivée, il y a quatre ans, elle œuvre en binôme avec André et apprécie d'agrandir son champ de compétences dans un climat bienveillant. Elle espère aussi transmettre son savoir-faire un jour. C'est capital pour elle d'être consciencieuse, vigilante, à l'écoute, car « c'est de la vie des équipages dont il s'agit. J'ai toujours voulu travailler sur hélico et j'aime ce que je fais ».

Après avoir commencé sur le Lynx, elle s'adapte volontiers au Dauphin Panther. Elle sait que le métier évolue sans cesse et trouve motivant d'apprendre de nouvelles techniques dans un bon climat de travail.



CMW

*NIDA : précurseur des composites, réalisé comme les alvéoles d'un nid d'abeille.

**EMAR/FR145 : European Military Airworthiness Requirements FR145 : agrément militaire européen de navigabilité pour un organisme de maintenance.



Dernier Transall à l'AIA CF