

PORTANCES

LE MAGAZINE DU SERVICE INDUSTRIEL DE L'AÉRONAUTIQUE - SIAé



#72 JANVIER 2023

dossier

SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE = SÉCURITÉ EN ENTRETIEN + SÉCURITÉ DES VOLS



4

Cobot : un concentré d'innovations pour l'opérateur

6

Le SIAé au cœur de la base aérienne d'Orléans

14

Parcours croisés de cadres techniques civils en AIA



Chères lectrices, chers lecteurs,

En avril 2022, j'avais diffusé la stratégie industrielle du SIAé, une stratégie articulée autour de trois axes : agir pour la transformation du MCO aéronautique, renforcer la performance industrielle du SIAé et renforcer l'unité du SIAé. À l'occasion du 18^e conseil de surveillance du SIAé de janvier 2023, je vais présenter la feuille de route 2022-2030 du SIAé, construite en déclinaison de cette stratégie industrielle. Dix initiatives y seront développées :

1. Recruter, former, fidéliser
2. Maîtriser les délais et engagements contractuels.
3. Développer et entretenir un haut niveau technique.
4. Se rapprocher des Forces et développer des partenariats industriels.
5. Clarifier les pôles techniques.
6. Investir.
7. Renforcer le pilotage d'affaire.
8. Harmoniser et simplifier nos processus et activités.
9. Rationaliser les contrats.
10. Consolider la gestion financière du SIAé en compte de commerce.

La feuille de route précisera le contenu de ces initiatives sous la forme de projets et d'actions, associés à un calendrier prévisionnel de mise en place et de réalisation. Cette feuille de route vous sera transmise une fois présentée au conseil de surveillance. Je souhaite que chacun puisse se l'approprier et que, dans un esprit de subsidiarité, chacun puisse y contribuer avec audace et persévérance. Le SIAé est étatique parce que ses compétences sont critiques pour l'État, mais aussi parce qu'il a su construire et maintenir, au sein de l'État, un modèle pertinent et une performance reconnue. À nous de cultiver ces atouts avec intelligence et humilité et de toujours les renforcer.

Une feuille de route pour le SIAé

IGA Tanguy Lestienne,
directeur du SIAé



Le SIAé au Tchad : au plus près des Forces

Un Mirage 2000D était immobilisé au Tchad suite à la découverte d'une ferrure endommagée. Ce problème récurrent, bien connu de l'AIA de Clermont-Ferrand, fait régulièrement l'objet de détachements de spécialistes sur base. En revanche, seuls les militaires sont autorisés à intervenir en théâtre d'opérations extérieur. C'est ainsi que deux opérateurs civils clermontois se sont engagés comme réservistes, et grâce à une formation militaire accélérée, sont intervenus en un temps record pour effectuer la réparation. Deux jours auront suffi pour remettre en état l'avion, qui peut poursuivre sa mission.



Les AIA d'Ambérieu-en-Bugey et de Clermont-Ferrand à la 1^{re} édition du forum IDEE

En octobre 2022, la 1^{re} édition du forum Innovation Défense Entreprises, organisée par la zone de défense Sud-Est à Lyon, a permis à nos deux AIA de rencontrer les entreprises de la région Auvergne-Rhône-Alpes, pour un temps d'échange privilégié. Une occasion de mieux faire connaître les besoins militaires en matière d'innovation, et permettre aux entreprises de la région de se positionner pour de futurs partenariats.

137 emplois seront créés au SIAé en 2023

AIA de Cuers-Pierrefeu : montée en puissance des NH90

Le jeudi 22 septembre, Tanguy Lestienne directeur du SIAé et Nicolas Frager, directeur de l'AIA de Cuers-Pierrefeu ont posé la première pierre du futur hangar de maintenance des NH90.

Cette extension de 7 800 m² du hangar actuel, dont la livraison est prévue à l'été 2023, offrira dix plots de visites de maintenance industrielle, apportant à l'AIA une capacité maximale de dix-huit plots NH90.

*FOD : objet étranger à un aéronef
MAP : mise au point
MDO : magasin déporté outillage

En bref...

AIA de Bordeaux : guichet TP400 à Melsbroek

Dans le cadre du contrat en charge du MCO des moteurs TP400 de la flotte A400M belge et luxembourgeoise, le guichet logistique a été ouvert dès le 3 octobre 2022, conformément aux exigences contractuelles sur la base aérienne de Melsbroek en Belgique. Cet objectif a été atteint suite à une phase de préparation impliquant de nombreuses équipes de l'AIA de Bordeaux.

Comex SIAé organisé à l'AIA de Bretagne

Une fois sur deux, le comex se tient en AIA. Celui d'octobre dernier s'est déroulé à la direction de l'AIA de Bretagne, à Lann-Bihoué. L'occasion, pour les six directeurs, de visiter la partie opérationnelle de la base, avec une présentation de l'ATL2 standard 6 par le commandant de la flottille 21F.

AIA de Cuers-Pierrefeu : lutte contre les FOD

En deux ans et demi, l'AIA de Cuers-Pierrefeu a investi pour la maîtrise du risque FOD* lié à l'outillage : 51 armoires RFID et 4 systèmes mobiles (caissons MAP*) déployés, 4 MDO* (chaînes aéronefs) automatisées, soit 13 000 outils tagués et 1,60 M€ TTC d'investissements.

SOMMAIRE

2
retour
sur actu

4
innovation
Cobot : un
concentré
d'innovations
pour l'opérateur

6
visite guidée
Le SIAé au cœur de
la base aérienne
d'Orléans

8
dossier
Sécurité
aéronautique =
sécurité en entretien
+ sécurité des vols

13
partenaires
Le SIAé :
une gestion
en compte
de commerce

14
métiers
Parcours croisés
de cadres techniques
civils en AIA

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 : IA AUGUSTIN GIRARD (DS) | RÉDACTEUR EN CHEF : SÉBASTIEN LAVANDON (DS) | RÉDACTION : CORINNE CHEVRIER (CF) - JACQUES PAUZE (CF) - CNE PAULINE DÉCOMBE (AB) - ROBERTE LEMAIRE (CP) - 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) - GAUTHIER BERTIN (BR) - PHILIPPE CUPILLARD (CP)

RÉALISATION : AGENCE KAOLIN - 123, RUE DU CHERCHE-MIDI, 75015 PARIS - AGENCEKAOLIN.COM | CRÉATION MAQUETTE : ÉMILIE CARO | MISE EN PAGE : ANAÏS VINAGRE | SECRÉTARIAT DE RÉDACTION : EMMANUEL CAUCHOIS

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



Cobot : un concentré d'innovations pour l'opérateur

Un cobot, contraction des mots collaboratif et robot, développé à l'AIA de Bordeaux, fonctionne depuis mars 2022. Il aide les opérateurs à équilibrer le Module 4 du moteur M88 du Rafale en exécutant des opérations répétitives et à faible valeur ajoutée.

Empreint d'une forte attente, le personnel a accueilli avec enthousiasme l'arrivée du cobot à l'atelier Module 4 du moteur M88 du Rafale en mars 2022. Tout comme l'ergosquelette, il fait partie des dispositifs d'assistance à l'opérateur. Le cobot interagit avec l'opérateur, pour la pesée et le tri des pièces : une fois la caisse d'aubes du rotor compresseur haute pression déposée à proximité du cobot, le bras articulé prend une aube dans la caisse, la place devant le

OCR
(optical character recognition) : système de reconnaissance optique de caractères.

système OCR, la positionne sur la balance et la repose dans son empreinte en mousse. Grâce aux caractéristiques récupérées et au logiciel de calcul d'équilibrage, la nouvelle répartition est réalisée de nouveau par le cobot dans une autre caisse. L'aube ayant une forme spécifique, le cobot tourne sa pince pour la saisir dans le bon sens. Le bout de la pince a d'ailleurs été étudié et conçu en impression 3D par l'intégrateur pour ne pas blesser l'opérateur, afin de respecter les exigences

POUR RAPPEL
Dans un ballet bien orchestré, le cobot saisit l'aube, l'identifie, la pèse puis effectue une nouvelle répartition.

CHIFFRE-CLÉ

Nombre de pièces manipulées (entre mars et août 2022) :

1 000

aubes pour permettre l'apprentissage et l'industrialisation du système.

LES ATOUTS SANTÉ DU COBOT

L'intérêt premier est de l'ordre de l'hygiène, sécurité et conditions de travail (HSCT), puisque le cobot réalise une opération pénible pour l'opérateur : l'identification des références ayant des caractères de petite taille (1 mm). Le but est de supprimer la fatigue oculaire et les troubles musculo-squelettiques (TMS) de l'opérateur.

De plus, le cobot pourrait intervenir dans une ambiance CMR* et éviter à l'opérateur de toucher les pièces.

Le cobot a été validé par l'Apave (organisme de contrôle) pour cette application.

*CMR : substances chimiques cancérogènes, mutagènes et reprotoxiques.



POINT DE VUE DES EXPERTS

Amélie

Chef de projet études amont innovation



« Le besoin a été évoqué en 2017, le cahier des charges a été rédigé et validé en 2019 et nous avons bénéficié d'un OCR mis sur le marché en 2020 », explique Amélie. Pour mener à bien ce projet, elle a travaillé avec l'intégrateur Hensoldt qui a adapté le cobot Universal Robot au besoin de l'atelier avec l'OCR, la balance et la pince.

normatives sécuritaires, mais aussi pour éviter de dégrader l'aube. Le système OCR reconnaît les caractères de 1 mm de hauteur sur de petites aubes, ce qui évite la fatigue oculaire de l'opérateur et les risques d'erreur de lecture. L'intelligence artificielle de la caméra permet de lire les caractères de différentes gravures aussi bien à l'endroit qu'à l'envers.

L'opérateur, qui apprécie la simplicité d'utilisation, est libéré des tâches répétitives et fastidieuses. Il peut alors se consacrer à d'autres tâches à plus forte valeur ajoutée (montage, démontage). Quinze personnes (issues de la production, du bureau technique et de la maintenance) ont suivi une formation de cinq jours avant utilisation.

Durant l'étape d'industrialisation qui s'est achevée fin 2022, l'AIA de Bordeaux est montée en compétence sur cette nouvelle technologie et étendre ensuite le cobot à d'autres usages. ●

CMW



Chiffres-clés

Nombre de jours d'intervention sur site de spécialistes de Clermont-Ferrand : **environ 200 jours par an.**

Nombre de jours d'intervention sur site de spécialistes de Bordeaux : **environ 20 jours par an.**

Interventions du SIAé sous DLI (demande de levée d'indisponibilité) sur avion hors check NSI : **62 DLI (de 5 jours en moyenne) de juin 2021 à juin 2022.**

Nombre de moteurs A400M traités : **entre 15 et 20 par an.**

Le SIAé au cœur de la base aérienne d'Orléans

Apporter son expertise industrielle au plus près des escadrons opérationnels, c'est le rôle de l'antenne du SIAé sur la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy. Pour le C130H et de plus en plus pour l'A400M, son équipe collabore avec les ESTA¹. Reportage en direct des ateliers.

15 septembre 2022, dans le hangar HM14 de la base aérienne d'Orléans-Bricy, une équipe de spécialistes sur l'antenne du SIAé intervient sur le train d'atterrissage d'un C130H. Des craquements suspects ont signalé l'avarie et l'amortisseur a été remplacé. C'est l'étape des réglages, il faut remettre tous les points d'ancrage et régler la trappe. Après de multiples vérifications, c'est le test : la trappe se referme dans un mouvement fluide sous l'œil satisfait des trois opérateurs. Un nouvel essai d'ouverture et fermeture

vient valider la réparation. Le 26 septembre 2022, coup d'envoi d'une visite préventive de dix jours ouvrés, une équipe de Bordeaux intervient en CND² sur le QECAssembly³ (quick engine chain assembly) d'un C130H. Les points d'ancrage du moteur sont inspectés par courants de Foucault. Une seconde inspection par radiographie est programmée sur le fuselage. Elle est réalisée par une équipe de Clermont-Ferrand en horaires décalés, entre 18 heures et 3 heures du matin en raison des risques liés à l'exposition aux rayons X.

“ LES PERSONNELS SIAÉ ONT UN RÔLE DE FACILITATEURS ; ILS FONT PARTIE DE LA FAMILLE C130H. NOUS TRAVAILLONS DANS LE MÊME SENS.

Commandant Laure, commandant de l'ESTA

- 1 Intervention sur le moteur TP400.
- 2 C130 et A400M : deux générations de gros porteurs.
- 3 Un mécanicien de l'AAE récupère une pièce au guichet SIAé assuré par le prestataire GT Log.
- 4 Inspection d'un moteur C130H.
- 5 Collaboration de l'ESTA et du SIAé sur un moteur C130H.

Accompagner le changement de cap

L'année 2022 s'avère déterminante pour l'antenne SIAé puisque son activité, pour moitié MCO⁴ C130H et pour moitié A400M, va dorénavant monter en puissance sur ce dernier.

D'un MCO centré sur le moteur TP400, l'antenne SIAé va passer à un MCO de la totalité de l'aéronef pour les opérations de maintenance programmée ; avec l'autonomie, la faculté d'adaptation, et la réactivité qui la caractérise. Un nouveau bâtiment modulaire accueillera, en 2023, un atelier

dédié à l'A400M, tandis que le C130H poursuivra son activité sur la base d'Évreux. Pour réussir cette évolution, l'ESTA et l'antenne du SIAé s'inscrivent dans une démarche d'intelligence collective, qui apporte toujours la solution la plus adaptée, grâce à un dialogue permanent.

« Nous partageons un objectif commun, déclare le lieutenant-colonel Yann, chef de l'antenne SIAé : remettre l'avion en vol le plus vite possible, en toute sécurité. » ●



⁽¹⁾ ESTA : escadron de soutien technique aéronautique

⁽²⁾ CND : contrôle non destructif

⁽³⁾ QECAssembly : moteur nu dans une nacelle

⁽⁴⁾ MCO : maintien en condition opérationnelle

CMW

SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE = SÉCURITÉ EN ENTRETIEN + SÉCURITÉ DES VOLS

EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE, CHAQUE ÉTAPE DE LA SÉCURITÉ EN ENTRETIEN À LA SÉCURITÉ DES VOLS EST DÉTERMINANTE. DE LA RESPONSABILITÉ INDIVIDUELLE DE CHACUN, DÉPEND L'ACCOMPLISSEMENT DE LA MISSION ET LA VIE D'UN ÉQUIPAGE DES FORCES EN OPÉRATION. REMONTONS ENSEMBLE LA CHAÎNE DANS LE SENS INVERSE : DE L'ESSAI EN VOL AUX PREMIÈRES ÉTAPES DE LA SÉCURITÉ EN ENTRETIEN, AVEC CINQ PROFESSIONNELS DIFFÉRENTS DANS LES CINQ AIA, PUISQUE TOUS LES MÉTIERS SONT CONCERNÉS.



« Quand je travaille sur un NH90, je pense à l'équipage des Forces au Mali ou sur l'océan Indien qui a besoin d'une machine fiable. »

◀ Frédéric, pilote d'essai, Cuers-Pierrefeu

Q

uand l'aéronef arrive en phase d'essais, de multiples étapes ont été franchies et validées. Sur le tarmac de Cuers-Pierrefeu, c'est le moment du premier point fixe pour le NH90.

Frédéric, pilote d'essai et Yann, expérimenteur navigant d'essai, font le tour de la machine, attentifs à toute anomalie ou à un éventuel FOD¹. Ils vérifient la bonne fermeture des capots, s'assurent que ni commande de vol, ni bouchon de remplissage n'ont de jeu. Puis ils démarrent les deux moteurs, avant de dérouler la longue liste des vérifications et contrôles à l'intérieur de la machine.

3 QUESTIONS À ...



DANIEL

chef de bureau qualité du SIAé

Richard, responsable sécurité en entretien, Clermont-Ferrand ▼



Julien, préparateur Rafale, Bretagne ▼



Yoan, câbleur électronique, Ambérieu ▼



« Chaque module est vérifié par un autre opérateur. » Nicolas, APRseur, Bordeaux.

Frédéric, pilote d'essai à l'AIA de Cuers-Pierrefeu

Après quatre points fixes spécialisés, vient le premier vol technique, le vol porteur. Les performances sont vérifiées dans toutes les configurations : sur deux moteurs, un moteur, en montée et jusqu'à la vitesse maximum. « En cas de panne ou d'anomalie, j'inscris sur le compte rendu la constatation la plus factuelle et la plus détaillée possible, explique Frédéric, puis le technicien fait son diagnostic. Ensuite, deux vols permettent de contrôler le bon fonctionnement des systèmes

de mission qui sont la raison d'être de cet appareil. Lors du troisième vol d'essai, un technicien embarqué m'accompagne, nous avons besoin de lui pour l'essai et c'est très motivant pour lui. Il faut beaucoup d'humilité, même après des années de carrière ; on découvre toujours des choses nouvelles. Je suis le dernier rouage de la sécurité en entretien. Quand je travaille sur un NH90, je suis de la division NH et je pense à l'équipage des Forces au Mali ou sur l'océan Indien qui a besoin d'une machine fiable. » >>>

Des ordres d'exécution plus séquencés pour une traçabilité plus juste.



⁽¹⁾ FOD, Foreign object debris : cette appellation regroupe, non seulement les corps étrangers, mais aussi les objets étrangement placés.

Quelle place tient la sécurité des vols au SIAé ?

D.B. : La sécurité des personnes et des biens est une priorité majeure au SIAé. Nous mettons donc en œuvre un système de prévention qui s'intègre dans la politique globale du service.

Comment s'effectue la mutualisation inter-AIA ?

D.B. : Tous les six mois, le réseau sécurité en entretien se réunit dans un AIA. Chaque RSE soumet les problèmes rencontrés pendant le semestre précédent et les actions préventives mises

en place. L'AIA de Bretagne a présenté, par exemple, un cas de FOD retrouvé dans une Alouette 3 après l'intervention d'une société extérieure sur la toiture. En conséquence, un filet protecteur est désormais placé sur l'aéronef et les prestataires sont sensibilisés à cette question.

Quel type de collaboration entretenez-vous avec les autorités, concernant la sécurité des vols ?

D.B. : L'enjeu du service est de minimiser la perte de jouissance pour les Forces. Nous travaillons à la fois dans le respect du planning et des règles de qualité,

de navigabilité et de sécurité. L'Organisme pour la sécurité de l'aviation civile (OSAC), habilité par arrêté ministériel pour réaliser des missions de contrôle pour la sécurité aéronautique, est délégué par la DSAé et la DGA pour auditer le SIAé entre autres sur les règles de sécurité en entretien.



◀ Nicolas, APRseur, Bordeaux



INDICATEURS SÉCURITÉ EN ENTRETIEN SIAÉ :

- forum sécurité des vols : 5 forums prévus par an ;
- nombre de communications SE : 15 ;
- formation facteur humain : 85 % du personnel à sensibiliser ;
- Retex retenus : 20.

>>> **Nicolas, APRseur en intramodulaire à l'AIA de Bordeaux**

Juste avant les vols d'essai, est intervenu l'APRseur. Nicolas contrôle le dossier de maintenance intramodulaire pour le moteur du Rafale, s'assure de la présence de tous les certificats des pièces, des ordres d'exécution, de la traçabilité pour certifier la navigabilité. Il œuvre sur des Retex, notamment sur l'interruption de tâches, en réalisant des ordres d'exécution de plus en plus séquencés pour une traçabilité plus juste et plus instantanée. Avant toute sortie de production, chaque module est vérifié par un autre opérateur.

Julien, préparateur Rafale à l'AIA de Bretagne

Lors des chantiers de modification de Rafale, les contrôles de sécurité en entretien interviennent à tous les niveaux. Les opérations sont détaillées et consignées : couples de serrage utilisés pour la maintenance, graisse utilisée... « Je participe

à la journée annuelle de sécurité aérienne en flotte et à l'AIA. Ici aussi, nous avons conscience de notre rôle dans la sécurité du pilote. Ça fait partie de notre culture aéronautique. »

Yoan, câbleur électronicien à l'AIA d'Ambérieu

Dans le métier de câbleur, différentes procédures assurent la sécurité en entretien. Notons la fiche de performances et de caractéristiques (FPC), qui assure la traçabilité de toutes les opérations effectuées avec des produits et outils référencés par un opérateur à une date précise.

Yoan a l'opportunité d'effectuer des missions courtes de dépannage sur base militaire, ce qui lui permet de se confronter directement à la finalité de son travail. ●

CMW

LES PILIERS DE LA SÉCURITÉ EN ENTRETIEN

- le système de sécurité en entretien ;
- la promotion de la sécurité en entretien : forum sécurité des vols, bulletin de sécurité et flash sécurité imprimés et diffusés régulièrement sur le portail de l'AIA et sur le réseau d'affichage dynamique interne ;
- la formation en continu des personnels au facteur humain ;
- le retour d'expérience (Retex), qui peut être réalisé par toute personne de l'AIA sur toute situation potentiellement à risque.

Richard, responsable sécurité en entretien à Clermont-Ferrand

Nous avons conscience de notre rôle dans la sécurité du pilote. Ça fait partie de notre culture aéronautique.

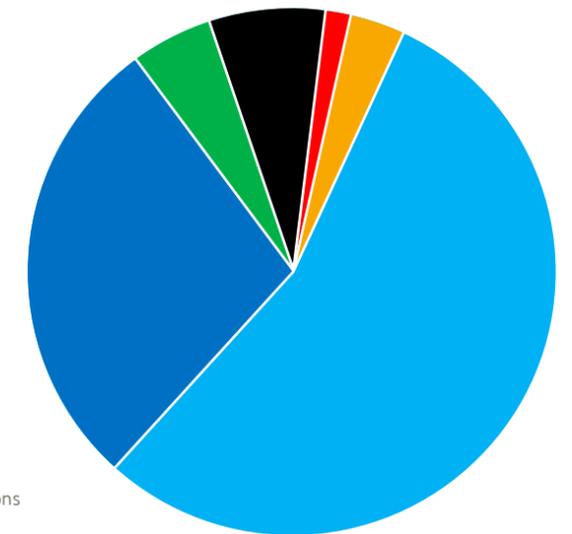
Le SIAé : une gestion en compte de commerce

Les administrations disposent habituellement d'une fraction du budget présenté chaque année par le Gouvernement. Le SIAé, lui, est *hors zone budgétaire*.

Habituellement, les administrations bénéficient d'une partie du budget présenté chaque année par le Gouvernement et voté par les députés. Les escadrons de soutien technique aéronautique (Esta) ou le Service de la maintenance industrielle terrestre (SMITer), par exemple, travaillent ainsi en zone budgétaire. Le SIAé, en revanche, est hors zone budgétaire. Aucune fraction du budget de l'État ne lui est dédiée. Le SIAé signe des contrats avec ses clients, notamment la DMAé et la DGA (qui disposent eux d'une fraction du budget de l'État). Il facture ses prestations au prix fixé par ces contrats. Le SIAé achète ses rechanges, paie ses prestataires, et rembourse les salaires de son personnel. Les contrats sont établis pour que les recettes du SIAé équilibrent

les charges. Une comptabilité analytique permet de mesurer l'ensemble des dépenses et des recettes liées à chaque flotte, et donc d'éclairer les décisions industrielles du directeur du SIAé. Deux fois par an, le directeur rend compte au conseil de surveillance du SIAé de la bonne gestion de ce compte de commerce.

LES CLIENTS DU SIAÉ



- DMAé - Air
- DMAé - Marine
- DMAé - Terre
- DGA
- Autres administrations
- Industrie privée

Les membres du conseil de surveillance du SIAé :

- le chef d'état-major des armées, coprésident ;
- le délégué général pour l'armement, coprésident ;
- le secrétaire général pour l'administration ;
- le chef d'état-major de l'armée de Terre ;
- le chef d'état-major de la Marine ;
- le chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace ;
- la directrice des affaires financières du ministère ;
- le directeur des ressources humaines du ministère ;
- le chef de contrôle général des armées ;

LE CHIFFRE-CLÉ DU COMPTE DE COMMERCE :

685 M€
de chiffre d'affaires en 2021.

Parcours croisés de cadres techniques civils en AIA

Peut-on devenir cadre technique dans un AIA lorsqu'on est civil ?
À Clermont-Ferrand, Laëtitia, chef de l'unité de production hélicoptères, et à Ambérieu, Patrick, sous-directeur technique, évoquent leur parcours.



Patrick
(Ambérieu), sous-directeur technique



Laëtitia
(Clermont-Ferrand), chef de l'unité de production hélicoptères



Vous avez pris tous les deux de nouvelles fonctions en septembre 2022, quels sont les enjeux de votre nouveau poste ?

Patrick : Le premier enjeu est de maintenir le cap et de construire la suite avec les équipes. Le second est de prendre un poste qui a toujours été occupé par des militaires, dans une entité qui conserve une culture militaire assez forte.

Laëtitia : C'est la même chose pour moi. Je fais partie des premiers ingénieurs civils à accéder à cette fonction. L'enjeu principal est d'aboutir collectivement à une disponibilité opérationnelle forte sur les flottes Tigre, Gazelle et Puma.

Pour quelles raisons êtes-vous entrés au SIAé ?

Laëtitia : Débuter parmi les Alphajet, ça en met plein les yeux ! Ce qui me plaisait aussi, c'était la taille de l'entreprise, qui peut signifier une multitude d'opportunités.

Patrick : J'ai commencé à la DGA comme ouvrier électronique puis y ai progressé. Je suis arrivé à Ambérieu en 2006 et ai été embarqué par le SIAé en 2008 à la création de l'AIA. Depuis j'y ai réalisé un parcours professionnel qui m'a conduit à mon poste actuel.

Qu'est-ce qui vous a motivés pour y poursuivre votre carrière ?

Patrick : Des postes intéressants et le travail collaboratif avec des personnels ayant des statuts et des expériences professionnelles très diversifiés.

Laëtitia : On travaille vraiment parmi des gens passionnés, des experts impliqués et motivés qui en font la richesse.



Qu'est-ce que vous avez aimé dans votre parcours au SIAé ?

Laëtitia : Au-delà des hélicos, ce qui me plaît, c'est d'avoir les leviers pour construire avec mes collègues une organisation qui réponde aux besoins du client.

Patrick : C'est d'évoluer sur plusieurs postes en proposant toujours des axes d'amélioration, contribuant à faire évoluer notre organisation toujours dans le but de satisfaire au mieux les Forces.

En quoi l'expérience acquise au SIAé vous est-elle utile aujourd'hui ?

Patrick : Toutes les connaissances acquises, toutes les relations créées en interne et en externe (dans mon dernier poste de chef du bureau des managers d'affaires, par exemple) me permettent d'assurer la fonction managériale que j'occupe aujourd'hui.

Laëtitia : On a un fonctionnement relativement bien standardisé sur Gazelle, Tigre ou Puma. Mes connaissances Tigre me permettent d'avoir une prise de fonction plus aisée et rapide.

Qu'est-ce qui a été le plus difficile dans votre parcours ?

Patrick : Ce qui paraît être difficile, c'est ce nouveau poste. Le challenge, c'est d'être toujours aux attendus de la direction mais aussi et surtout des équipes en étant innovant et en prenant quelques risques aussi.

Laëtitia : Un gros défi à relever en interne en 2019, parce que nos performances pour la production Tigre étaient insuffisantes. Il a fallu vraiment réagir très vite, fédérer et motiver tous les personnels pour conduire des actions efficaces.

Qu'est-ce qui vous intéresse dans le fait de travailler pour un industriel étatique ?

Patrick : C'est cette relation avec les opérationnels pour notamment être au rendez-vous de leurs besoins. C'est le temps de bien faire notre métier pour l'intérêt des opérationnels qui comptent sur nous.

Laëtitia : C'est d'abord le sens de la mission, on œuvre pour servir les Forces. L'objectif majeur n'est pas en premier lieu la rentabilité de l'entreprise.

Quels conseils donneriez-vous à un jeune nouvellement embauché ?

Laëtitia : Mon conseil serait d'être curieux au quotidien, d'être patient et d'aller au fond des choses pour bien maîtriser son environnement.

Patrick : Je lui dirais d'avoir confiance en ses collègues qui sont là pour le conseiller, le parrainer. Et globalement, de vivre pleinement sa fonction, en prenant des risques pour progresser et peut-être aller encore plus loin. ●



Phase de tests d'un radar Centaure après sa rénovation à l'AIA d'Ambérieu-en-Bugey