

MAINTENANCE

L'IAAG

prépare au bac pro

L'Institut Aéronautique Amaury de la Grange est sorti de la zone de turbulences dans laquelle le dépôt de bilan de l'EPAG l'avait conduit. Repris par le groupe Gift alors qu'on le croyait moribond, l'IAAG met en place le nouveau bac pro aéro en septembre prochain.

PAR JEAN-MICHEL BOSSUET,
PHOTOS DE L'AUTEUR ET IAAG

Le milieu de la formation aéronautique est impitoyable. Alors que l'IAAG – l'Institut Aéronautique Amaury de la Grange – était en période délicate, on ne se privait pas de le fossoyer avant l'heure. Depuis, l'Institut a été repris par le groupe Gift [voir encadré] qui détient une réelle compétence en matière de formation. Au pire moment, personne n'a cessé de travailler au sein de l'équipe, il fallait, durant la tempête, préparer l'avenir malgré tout. Aujourd'hui, l'IAAG n'est pas mort : il reste plus que

jamais un organisme de formation de premier plan, au point de proposer aux jeunes, avides de mécanique aéronautique, le nouveau bac pro aéronautique, revu et corrigé par les administrations de tutelle, la DGAC, l'EASA et l'Éducation nationale.

Bac pro Aviation Générale

Comme pour la précédente version avec ses options « Systèmes » (ancien MSC), « Avionique » (ancien MSA), et « Structure » (ancien Aérostructure), le cursus s'effectue ici par l'apprentissage, la région Nord-Pas-de-Calais, qui finance en partie ces formations, ayant donné son accord. Autre particularité, la formation spécifique

pour l'aviation générale avec le bac pro AG (Aviation Générale). Ce devait être au départ un CAP, mais la sémantique et les termes employés pour définir les tâches ont finalement conduit l'Éducation nationale à l'appeler « bac pro ».

Contrairement aux autres établissements (notamment ceux de l'État), la formule en apprentissage ne demande que deux ans : en effet, il est préférable que le jeune soit majeur pour pouvoir le faire travailler en horaires décalés (moins répandus en aviation générale) ou au contact de matières dangereuses. L'intérêt est donc d'orienter une partie des jeunes passionnés vers l'aviation générale et son réseau



octroyée... En aviation générale, le nord de la France concentre une bonne partie du parc des avions immatriculés.

L'autre « nouveau » bac pro est lui plus dédié à l'aviation lourde. Il se scinde en trois options : systèmes, avionique et structure. Les deux premières options permettent de passer la mention complémentaire et d'évoluer vers des licences B1.1 et B2 : la première concerne la cellule au sens large, la seconde, l'avionique et les instruments de bord.

Avec le bac pro et la MC, l'employabilité est excellente. Airbus recrute au niveau bac pro, les compagnies aériennes embauchent en sortie de mention complémentaire ; il serait plus difficile de faire évoluer un salarié vers la MC un peu plus tard dans son parcours professionnel, ce dernier s'accommodant moins d'un retour sur les bancs de l'école. Le plus intéressant est la possibilité, souvent méconnue, pour un titulaire d'un BTS aéronautique, par exemple, de retourner vers l'avion en repassant un bac pro en un an dans le cadre d'un stage de professionnalisation, suivi bien sûr par une mention complémentaire. Ce passage par le terrain est particulièrement bénéfique, car le futur chef d'équipe (métier auquel prépare notamment le BTS) connaîtra bien le travail pour lui permettre de rédiger une carte de travail (méthode d'intervention) efficace. Le management vu en BTS sera exploité plus tard.

Le Nord, bassin d'emploi aéronautique

La troisième option du bac pro « aviation lourde » est l'option structure qui sera également ouverte en septembre 2014. Là encore, le carnet de commandes d'Airbus pousse à la formation dans ce domaine. D'ailleurs, l'IAAG va également accueillir des demandeurs d'emploi en phase de reconversion industrielle. Dans la région Nord, le bassin d'emploi aéronautique est important avec notamment Dassault à Seclin et Méaulte sur le site d'Albert, en Picardie. Au sein de ces trois options du bac pro, la formation sera même déclinée selon les deux secteurs : construction et maintenance. L'apprentissage s'effectue en phase alternée sur ces deux domaines au sein de

Baptiste



Après une première S « sans intérêt », Baptiste décide de devenir mécanicien aéronautique. Le BTS MEMA (Maintenance et Exploitation des Matériels Aéronautiques) ayant évolué vers la version actuelle, le BTS aéro, plus axée vers la gestion de dossier et de navigabilité, donc loin de l'avion, Baptiste opte pour un bac pro MSC en alternance entre l'IAAG et Sabena Technics pour l'entreprise. « Le rythme articulé autour d'une période d'un mois est très bénéfique, les cours et la pratique sont très complémentaires et surtout, les instructeurs de l'IAAG sont reconnus pour leur expérience, la plupart sont ou viennent de compagnies et travaillent dans les règles de l'art. J'ai appris la maintenance en hangar à Dinard, c'est très bien pour commencer, on dépouille les avions, on ne suit pas nécessairement l'ordre des cours de l'école, on fait en fonction de la charge de travail. Je me souviens en tout cas d'un excellent contact avec les instructeurs de Merville, confie Baptiste, les avions dehors sont anciens, mais les supports de cours portent sur des avions modernes. » Après son bac pro, il enchaîne logiquement sur une mention complémentaire : « On revoit les systèmes beaucoup plus en profondeur, on prépare également les QCM de la licence. Le seul reproche que je pourrais faire est que les cours ne sont pas en anglais, et l'anglais est incontestablement la langue de la maintenance. Il y a bien quelques cours en anglais en bac pro mais c'est insuffisant. J'ai pu compenser en atelier, mais en piste, mon job actuel, il y a un usage quotidien de l'anglais. La pratique de l'apprentissage est une excellente voie d'intégration, j'ai travaillé avec des jeunes qui n'avaient pas choisi cette voie, c'était beaucoup plus difficile pour eux. Ils mettaient plus de temps à faire les choses. » Aujourd'hui, à 24 ans, Baptiste est mécano de piste pour l'entreprise Awacs Technics sur la plate-forme de Roissy-Charles de Gaulle, il gère la maintenance des avions de transit pour des visites journalières ou hebdomadaires. Il a trouvé ce nouveau job alors qu'il était seulement depuis trois mois en CDI chez Sabena Technics, juste après son diplôme, et surtout, juste avant la vague de licenciements chez le maintenancier à Dinard.

d'ateliers de maintenance, fédérés par le GIPAG. Dans l'ancien système, ces jeunes mécanos s'empresaient de rejoindre directement les grandes entreprises de maintenance de type Air France au lieu de rester en aviation générale. Avec ces nouveaux bacs pro, il n'y aura pas de passerelle entre la version AG et la version aviation lourde. Le titulaire pourra obtenir sa licence beaucoup plus tôt, après deux ans de bac pro et un an d'expérience professionnelle au lieu de trois ans de formation (bac pro système et mention complémentaire) et deux ans d'expérience professionnelle. Le bac pro AG lui donnera les prérequis théoriques de la licence Part 66 B3 (dédiée AG).

L'IAAG a inscrit naturellement ce bac dans son catalogue puisqu'il proposait depuis quelques années le stage MAG (mécanicien d'aviation générale) pour les pilotes propriétaires, mais également pour les mécanos de club lorsque la loi du grand-père n'a pu leur être



Le Boeing 727 d'Air France est certes un peu dépassé, mais son rôle pédagogique est toujours d'actualité. → l'entreprise et sur la base d'un tronc commun d'études au sein de l'IAAG. En plus de ces bacs pros, l'IAAG prépare toujours aux licences européennes Part 66 B1.1 et B2 dans le cadre d'un cursus de 38 semaines. Rappelons que les titulaires de ces licences peuvent – avec de l'expérience – devenir « APRSseurs », ceux qui peuvent

Mathilde

À 21 ans, Mathilde est déjà titulaire d'un bac pro, elle passe cette année la mention complémentaire, son lieu d'apprentissage est le centre de maintenance de Hop Régional. « Mon père était mécanicien auto et il m'a largement découragé de suivre sa voie. J'ai pensé à l'avion, sollicité Google pour les écoles aéro. Avec un niveau bac STI, j'ai postulé directement chez Hop Régional avec CV et lettre de motivation, la réponse n'a pas mis une semaine.

Dans cette voie, j'ai accroché tout de suite : démonter, remonter, chercher les pannes... Si j'ai choisi ce milieu sur un coup de tête, j'adore mon job. Dans l'entreprise, je suis considérée comme un mécano à part entière.

Parfois, certaines pièces sont assez lourdes. Mon avantage : je suis petite et me faufile un peu partout. Avec la mention complémentaire, on approfondit beaucoup plus la théorie, la recherche de pannes et leurs causes sont plus poussées. Je m'éclate. Et c'est vrai qu'autour de moi, on reste très étonné de la présence d'une femme dans ce secteur. »



signer l'approbation pour remise en service (APRS). L'IAAG propose également des stages de qualification pour passer d'une licence à l'autre, de B1.1 à B2, ce qui est très utile pour leurs titulaires, surtout pour des missions à l'étranger, voire même auprès d'Airbus sur les chaînes de production. Par exemple, l'Europe du Sud est plutôt en retard sur les qualifications dans le domaine de la construction.

Maintenance hélicoptère

L'IAAG présente une nouveauté cette année : la formation à la licence en maintenance hélicoptère. L'approbation est en cours, les supports de cours ont été créés et surtout, l'Institut dispose d'une Alouette pour travailler, une seconde devrait arriver prochainement dans les hangars. L'équipe pédagogique croit fermement au développement de ce secteur de la maintenance. Plusieurs sociétés d'hélicoptère se sont constituées, notamment dans la région d'Ostende, en Belgique, et Michael Bourgeois, le directeur de l'IAAG, estime qu'il existe un peu moins d'une centaine de sociétés d'hélicoptère en Europe, un grand marché pour les maintenanciers, cela compte tenu de l'autonomie des machines et des coûts de mise en place. Reste que pour des raisons techniques, placer un apprenti français dans une entreprise étrangère est impossible, il a donc fallu que l'entreprise de maintenance crée une filiale en France pour valider le contrat.

L'Institut a gardé dans son catalogue les formations de conversion des licences OACI vers les licences européennes. Dans ce cas, ce sont des intervenants de l'Institut qui se déplacent, à l'étranger, ce peut être également une mise à niveau des stagiaires avant leur entrée en QT maintenance chez Icare par exemple, le centre de formation



Ci-contre : Michael Bourgeois (en haut), directeur de l'IAAG.
Ci-dessous : Xavier Honoré, le directeur commercial.



de Morlaix. Enfin, sur le plan de qualification de type pour mécano, l'IAAG propose toujours ses QT ATR 42/72, délocalisées à Frarcasal, les QT Embraer 120 (le seul Institut en Europe sur le marché) et les QT 406, à la demande de Reims Aviation. Dans les ateliers, on travaille. La Caravelle III aux couleurs d'Air France n'en finit pas de montrer ses entrailles, ses moteurs et ses circuits. L'EMBRAER Tucano, le Learjet 23, la Caravelle XII ou encore le Boeing 727 se prêtent

Le groupe Gift

Le groupe Gift est une holding regroupant plusieurs sociétés, avec un spectre d'activités assez large entre l'esthétique, la communication, le marketing, le domaine vétérinaire et l'itema, l'Institut de maintenance aéronautique situé à Perpignan. L'IAAG était d'ailleurs partenaire de ce dernier pour les examens de la licence Part 66. Lors de la reprise, priorité a été donnée, en avril 2013, à l'acquisition de l'Institut. Avec Gift, on vise la rentabilité en octroyant les moyens pour cela, mais le Groupe a voulu garder les formations ATPL théorique malgré le sort incertain de l'EPAG à l'époque.



également à tous les tests et tous les démontages, même le vieux SMB2 de Dassault sert encore d'outil pédagogique. Certes, ils ne sont plus réellement au goût du jour, mais sont encore utilisés pour apprendre les gestes de base, les méthodes de démontage/remontage et la culture de la sécurité. L'école aimerait pouvoir compter sur les quelques compagnies aériennes françaises pour acquérir de nouveaux avions, plus modernes. Voire les militaires pour récupérer quelques chasseurs.

L'école des sous-officiers mécaniciens de Rochefort regorge de chasseurs... Le vieux Vickers Viscount à l'entrée n'est plus opérationnel depuis longtemps. Cette « sentinelle de la base » se défraîchit lentement. Pourquoi un mécène passionné ne s'intéresserait-il pas à cet avion mythique des années soixante-dix qui a fait les beaux jours d'Air Inter? Enfin, naturellement, l'Institut a gardé ses formations d'ajusteur monteur et de chaudronnier aéronautique, deux cursus accessibles après des certificats de qualification paritaire de la métallurgie (CQPM).

L'ATPL théorique sur iPad

Après son rachat, l'Institut a maintenu dans son catalogue ses formations ATPL théorique, une volonté du groupe Gif. La formation peut s'effectuer à distance en anglais avec un temps de présence (10 % du volume total horaire de l'ATPL) en période de révisions. Le support des cours a changé, c'est CATS qui gère le contenu, désormais disponible sur iPad avec un système de mise à jour des informations et des cours à chaque connexion à la plate-forme.

Les instructeurs ont également la possibilité de modifier les cours selon les besoins. Aujourd'hui, cette formation compte une cinquantaine de stagiaires, mais ici, à Merville, on s'organise aussi pour recréer dès septembre des promotions de pilotes qui pourront effectuer leur cur-

sus pratique au sein de l'EPAG NG, juste au bout du couloir, comme aux grandes heures de l'école. Le château de la Motte-aux-Bois demeure un cadre adapté pour accueillir tous les types de stagiaires. Les conditions sont idéales, un parc de verdure, des appartements/chambres fonctionnels, un restaurant juste en face et Lille à 30 minutes.

Reste le problème de l'anglais. Un enseignement en langue française serait devenu inadapté pour un marché qui est désormais mondial. On le voit donc, l'IAAG est resté un organisme de formation de premier plan dans le domaine de la maintenance et pour l'ATPL théorique. Il a développé ses atouts et recouvré sa crédibilité pour tous les apprentis mécanos. Et pas mal de visiteurs – ainsi que des exposants – étaient agréablement surpris de voir l'IAAG présent lors du dernier Salon des Formations et Métiers Aéronautiques de février. ✈

Le bon vieux SMB2 rend encore pas mal de services. Mais compte tenu de la valeur de l'avion, il mériterait pour sa restauration le soutien d'un grand mécène.

HOP! travaille avec l'IAAG

« Nous prenons environ une dizaine d'apprentis par an auprès de l'IAAG, cela pour deux raisons : la proximité avec l'aéroport de Lille où nous sommes basés, ensuite nous sommes très satisfaits de la formation dispensée là-bas. Tous les professeurs sont à l'écoute de nos besoins et recommandations », selon Jean-François Deorocki, chef de production au sein de la compagnie HOP Régional sur le site de Lille. De manière différente des dispositifs classiques, les jeunes sont ici en alternance pour une durée d'un mois : un mois en école, un mois en entreprise. C'est un rythme souhaité par l'entreprise qui permet de mieux suivre les jeunes, de bien leur faire passer les bonnes méthodes et les bons réflexes. À ce titre, les formateurs des deux côtés ont remarqué que les apprentis étaient plus impliqués dans l'univers profession-

nel ; dans l'univers scolaire, ils ont tendance à redevenir des élèves. Lors de leur arrivée, ils sont pris en charge par un maître d'apprentissage, un mécanicien d'une dizaine d'années d'expérience ayant suivi la formation ad hoc de maître d'apprentissage. Progressivement, ils sont immergés dans le fonctionnement du service, ils occupent des emplois « postés », c'est-à-dire qu'ils suivent les rythmes assignés aux équipes qui les intègrent. À partir de 18 ans, ils peuvent travailler la nuit. Ils sont affectés en double tâche sur de gros chantiers, chacune de leur intervention est surveillée par le maître d'apprentissage qui valide en engageant sa responsabilité. C'est lui également qui remplit le cahier des tâches de l'apprenti qui sont détaillées par chapitre des systèmes de l'avion, selon le code ATA, l'ATA 34 pour les instruments de navigation, l'ATA 72 et au-delà pour les moteurs, etc. La plupart

des apprentis qui sont formés au sein de HOP Régional poursuivent ensuite vers la mention complémentaire après le bac pro. Ils sont rémunérés jusqu'à 75 % du SMIC et disposent des mêmes avantages que les salariés. Après leur formation, ils ont par contre peu d'espoir de rester dans l'entreprise. Pour le moment, Hop Régional ne recrute plus, excepté en remplacement des quelques mécaniciens qui partent. Les filles sont assez peu présentes dans ce secteur ; à peine deux apprenties chez HOP, et au sein de l'effectif en CDI, il y a aussi deux femmes, l'une mécanicienne, l'autre dans le management. « Il est clair qu'elles doivent avoir un caractère bien trempé dans cet univers d'hommes », confie Jean-François Deorocki.

