

Du 22 au 26 janvier 2024

Chloé Chassignolle

3ème Orwell

RAPPORT DE STAGE AIRBUS

AIRBUS



Collège SAINTE MARIE DES URSULINES

34 Avenue de la colonne

31500 Toulouse

Tél : 0534252861

SOMMAIRE :

INTRODUCTION	Page 3
PRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE	Page 4 à 5
ORGANIGRAMME DE L'ENTREPRISE	Page 6
PLAN DU SITE SAINT MARTIN	Page 7
DÉROULEMENT DE LA SEMAINE	Page 8 à 22
BILAN DU STAGE	Page 23
REMERCIEMENTS	Page 24
ANNEXE	Page 25

Introduction

Cher lecteur,

Je m'appelle Chloé Chassignolle et je suis actuellement en classe de 3ème Orwell dans le collège Saint-Marie-des-Ursulines.

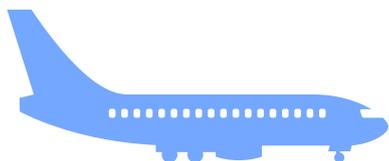
J'écris ce rapport après avoir passé ma semaine de stage chez Airbus.

Pour être honnête, Airbus n'était pas mon premier choix pour ma période de stage. Je n'aimais pas particulièrement les avions et l'immersion en entreprise ne m'attirait pas. Mais après réflexion, je me suis dit que peu de monde avait la chance de pouvoir accéder facilement aux quartiers d'Airbus et que cela serait amusant de voir mon père en action sur son lieu de travail. Et j'ai bien fait !

Ce stage a été très instructif et m'a donné plus que tout envie de faire partie d'une équipe en entreprise. Lors de cette semaine, j'ai pu découvrir les ficelles du métier de mon tuteur, Olivier, comme de plein d'autres personnes de l'entreprise. En effet, Airbus a un nombre considérable de métiers différents, tous plus intéressants les uns que les autres ! Moi qui n'étais pas intéressée par les avions, voilà que je me retrouve à penser à la voix de l'aéronautique pour mon futur !

Comme mon papa était mon tuteur, je n'ai pas eu à faire de lettre de motivation, ce qui, je dois bien l'admettre, m'a enlevé une grosse part de stress, cela m'a aussi permis de rester plus longtemps au sein de l'entreprise, arriver plus tôt, repartir plus tard et donc avoir la chance de vivre cette expérience comme une vraie semaine de travail. J'ai été accueillie avec une autre stagiaire qui, elle, devait rentrer plus tôt et arriver plus tard. J'ai aussi pu enfin rencontrer les collègues dont mon père nous parlait le soir après le travail et faire leur connaissance : chaque personne était très gentille et accueillante !

Lors de ce séjour, je n'ai pas pu prendre de photo car cela est interdit dans l'enceinte d'Airbus. Toutes les photos insérées dans le document proviennent donc d'internet.



Présentation de l'entreprise

Créé en 1969, Airbus est le principal constructeur aéronautique européen spécialisé dans le développement, la construction, la vente et assure le support technique après-vente des avions du même nom, des hélicoptères civils et militaires et des satellites.

La société réunit plus de 130 000 employés à travers le monde et est connue pour sa diversité. En effet, Airbus est un constructeur d'avions français, allemand, espagnol et britannique.

Airbus lance son premier avion, l'A300 en 1972, et propose une gamme d'avions commerciaux allant de l'A318 à l'A350, ainsi que des avions de fret et d'affaires.

Le PDG de l'entreprise est Guillaume Faury.

Airbus est séparé en trois divisions :

Airbus Commercial Aircraft est un constructeur aéronautique européen. L'entreprise fabrique plus de la moitié des avions de ligne produits dans le monde. Aujourd'hui, cette division accueille environ 80 000 employés à travers le monde.



Guillaume Faury, le PDG d'Airbus

Airbus Défense and Space est une division spécialisée dans les avions militaires, les drones, les missiles, les lanceurs spatiaux et les satellites artificiels. Elle est fondée en 2014 et compte environ 40 000 employés à travers le monde.

Airbus Hélicoptère est le premier fabricant d'hélicoptères civils au monde et l'un des principaux constructeurs d'hélicoptères militaires. Il est créé en 1992 à partir de la fusion des divisions hélicoptères de l'entreprise française Aérospatiale (SNIAS) et de l'entreprise allemande Deutsche Aerospace (DASA). Elle accueille aujourd'hui environ 20 000 employés à travers le monde.



En réunissant les trois divisions, Airbus est catégorisé Grande Entreprise avec un effectif d'environ 135000 employés à travers le monde. Son chiffre d'affaires est de 58,8 milliards en 2022.

La société innove constamment pour fournir des solutions efficaces et technologiquement avancées dans l'aérospatial, la Défense et les services connectés. Airbus est un leader européen dans le domaine de La Défense, ainsi qu'un acteur mondial de premier plan dans le spatial.

J'ai effectué mon stage dans la division Airbus Commercial Aircraft, je vais vous en dire un peu plus sur cette division d'Airbus.

Airbus Commercial Aircraft ou Airbus Opération, possédé par Airbus SAS, est un constructeur aéronautique européen dont le siège social se trouve à Blagnac, à côté de l'aéroport, dans la banlieue de Toulouse en France. Son principal concurrent est Boeing, qui dépasse légèrement Airbus en termes d'avions vendus, même si Airbus reste toujours numéro 1.

Airbus déploie 18 sites situés en France, en Allemagne, au Royaume-Uni et en Espagne, ses chaînes d'assemblage final (FAL), que je suis d'ailleurs allée visiter, se trouvent à Toulouse (France), Hambourg (Allemagne), Séville (Espagne), Tianjin (Chine), Mobile (États-Unis) et Mirabel (Canada). Chaque Pays travaille ensemble et fabriquent chacun différentes parties de l'avion.

Pour moins de pollution, Airbus s'engage à faire voler des avions à l'hydrogène avec zéro émission d'ici à 2035, c'est le projet ZEROe.

Ses valeurs et sa culture :

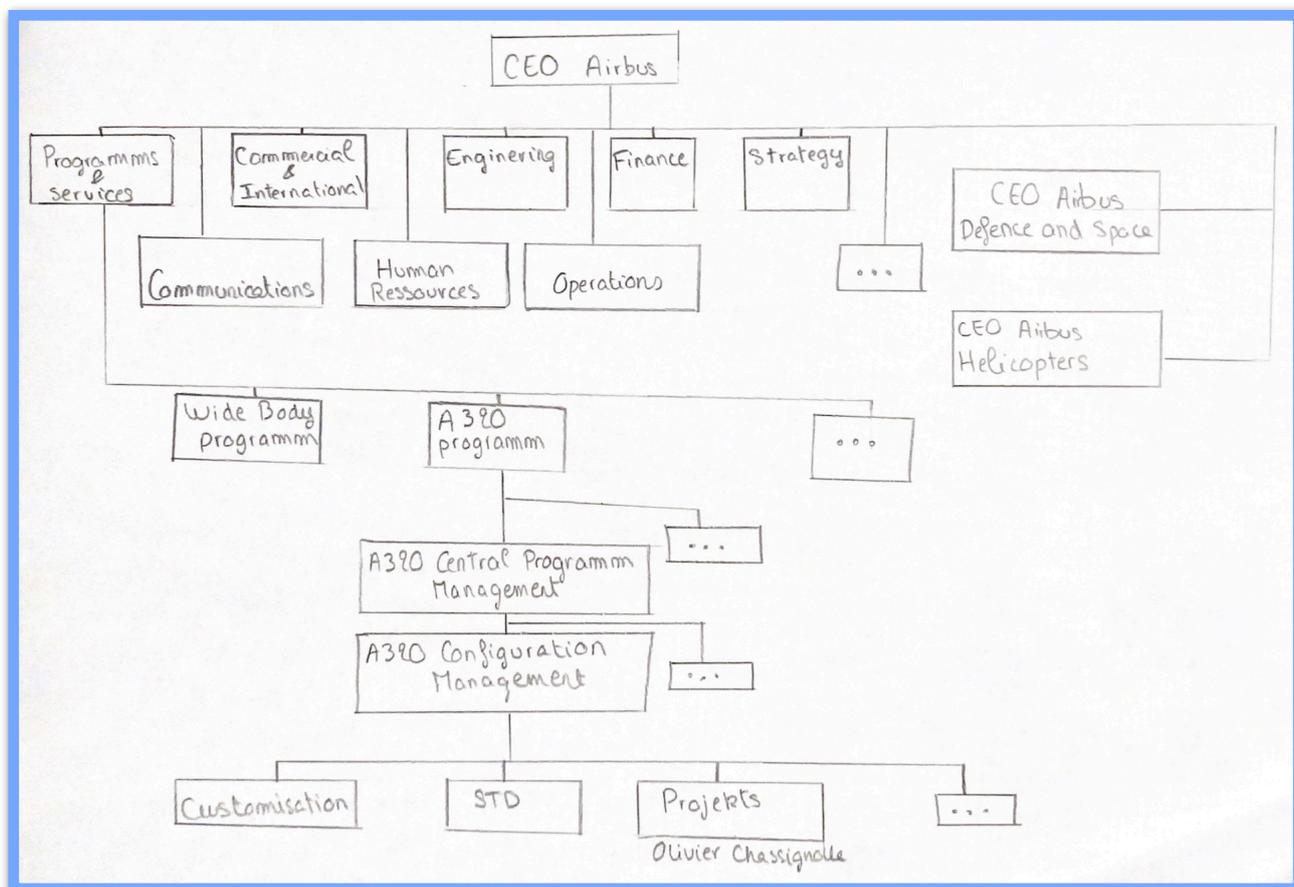
Chez Airbus, on travaille avec passion et détermination pour faire du monde un endroit plus connecté, plus sûr et plus intelligent, au sol, dans le ciel et dans l'espace. L'entreprise est guidée par un ensemble de six valeurs : Orientation client, intégrité, respect, créativité, fiabilité et travail d'équipe.

Sa devise est :

« WE PIONEER SUSTAINABLE AEROSPACE FOR A SAFE AND UNITED WORLD »

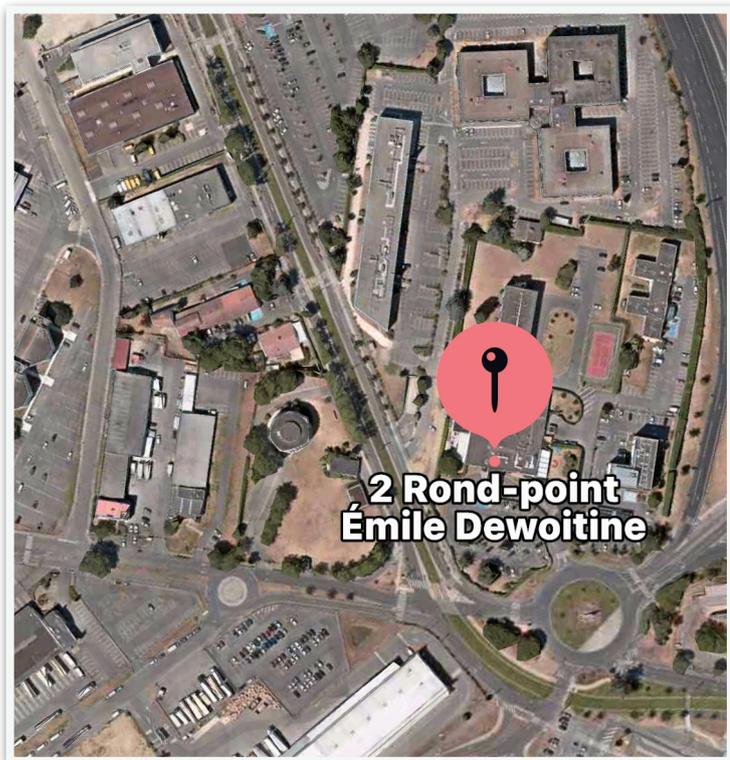


ORGANIGRAMME DE L'ENTREPRISE



Organigramme de l'entreprise Airbus

PLAN DU SITE SAINT MARTIN



Plan du site Saint-Martin

Adresse : 2 Rond-point Émile Dewoitine

31700 Blagnac

France

TRAJET

Launaguet - Blagnac

Temps de trajet moyen sans bouchon = 17 min

Temps de trajet moyen avec bouchon = 40 min



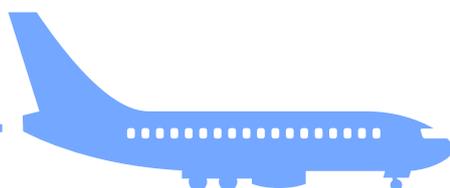
Trajet sur Plans

Déroulement de la Semaine

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Matin	8h - 11h45	~	~				
Après-midi	13h - 18h	~	~				

Voici les horaires moyen que j'ai eu cette semaine

Durant ma semaine de stage, nous sommes restés principalement dans l'open Space où nous avons fait la rencontre de plusieurs salariés qui nous ont expliqué leur métier et où nous avons participé à plusieurs réunions. Au cours de cette semaine, nous avons visité plusieurs bâtiments avec différentes activités professionnelles. Le secteur dans lequel j'étais ne nécessite pas de manipuler quoi que ce soit, j'étais dans la partie col blanc (col blanc = travail dans des bureaux, col bleu = travail manuellement), je n'ai donc effectué aucune tâche et n'ai fait qu'observer le fonctionnement du travail dans les bureaux.



Ma semaine

Lundi matin :

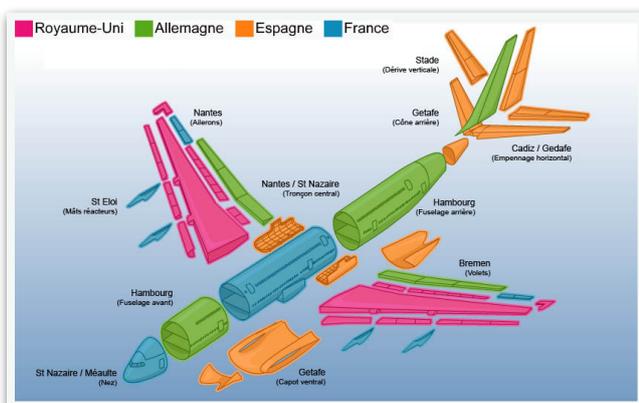
Lundi matin, comme chaque matin, nous sommes passés à l'accueil pour que je puisse venir chercher mon badge, pour me permettre d'accéder à l'entrée de mon bâtiment, le M06. Ce badge fonctionne de 8 heures à 18 heures, alors tous les soirs nous devons nous presser pour aller le rendre, sinon je risquais d'être bloqué dans l'enceinte du bâtiment.



Badge des stagiaires de l'entreprise Airbus

À mon arrivée, nous sommes allés nous installer au bureau de mon tuteur dans l'Open Space (l'endroit où se situent tous les bureaux). Ce qui est surprenant, c'est que les bureaux ne sont pas attribués, chacun se place où il le souhaite. Puis, nous sommes directement allés saluer tous les collègues d'Olivier. Une demie-heure après, nous sommes allés chercher l'autre stagiaire qui elle, se trouvait en internat le temps du stage. À son arrivée, vers 9 heures, Olivier nous a expliqué les règles de vie et nous a fait une petite présentation de l'entreprise. Nous avons ensuite participé à notre première réunion avec Cédric S qui nous a expliqué son métier et le rôle de plusieurs secteurs dans l'entreprise. La réunion était dure à suivre car nous ne connaissions pas grand-chose d'Airbus.

Il nous a présenté les différentes activités de l'entreprise et le rôle de chaque pays dans la construction de l'avion.



Pays de fabrication des différentes parties de l'avion

La France = Nez de l'avion, les mâts réacteurs, les ailerons, le tronçon central

Royaume-Unis = Les ailes

Allemagne = Les volets, le fuselage avant, le fuselage arrière, la dérive verticale

Espagne = Le capot ventral, le cône arrière, l'empennage horizontal



Puis chaque spécificités de chaque avions.

Voilà quelques exemples des spécialités des deux avions les plus populaires :

A320 Family



Les avions de la famille A320 sont les plus vendus !
Chaque mois, Airbus fabrique plus de 60 avions A320



12 m

C'est la hauteur de l'avion, aussi haut qu'un immeuble de 3 étages

180 à 244

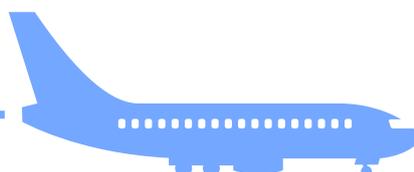
passagers peuvent embarquer ensemble à bord d'un avion de la famille A320 (A321 inclus)



6000 km

c'est la distance que peut parcourir un A320, par exemple, depuis la France vers le Canada

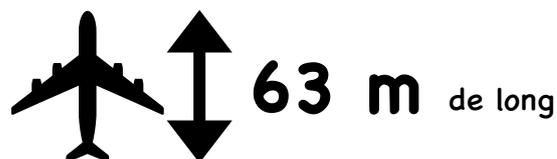
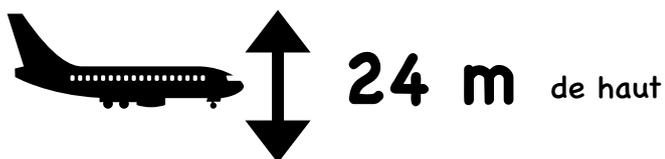
L'A320 est l'avion sur lequel mon tuteur travail, il s'occupe du Program Configuration Management Industrial Integration - BSMC2



A380 Family



L'A380 est le plus gros avion jamais construit ! Il a 2 étages et 4 moteurs et peut accueillir plus de 600 passagers ! Il n'est plus commercialisé mais est toujours en exploitation.



560 tonnes

c'est le poids d'un A380 soit 80 éléphants !

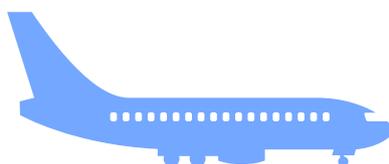


15 000 km

C'est la distance que peut parcourir un A380, par exemple depuis la France vers Papeete

Lors de mon séjour chez Airbus, nous n'avons pas pu visiter la maquette de l'A380 car celle ci était en construction.

Cédric nous fait un récapitulatif de l'activité d'Airbus, je présenterai les informations qu'il nous a délivrées plus en détail plus loin dans le rapport. En résumé, il nous explique que l'avion évolue constamment, qu'un acheteur peut faire des modifications sur l'avion, la diversité au sein de l'entreprise et l'organigramme de son secteur dans l'entreprise.



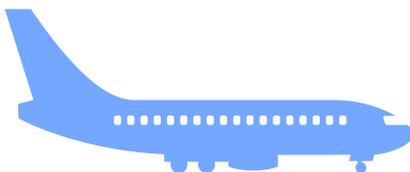
Lundi après-midi :

Après avoir mangé un très bon repas, nous avons assisté à une réunion en Visio conférence. Celle-ci était animée par mon tuteur et avait pour but de récapituler l'avancée du travail de chacun. La réunion était difficile à suivre car les termes utilisés étaient compliqués et la langue utilisée était l'anglais car nous étions en présence d'un Allemand, d'un Espagnol et d'un Anglais.

Ensuite, pour finir la journée, vers 17 h 30, Olivier m'a pris en réunion conférence avec Ghislain et Ghotam. Olivier assignait le travail à chacun en fonction de ce qu'ils avaient déjà fait. Cette réunion aussi était en anglais.

Tout au long de cette journée j'ai pris le temps de faire connaissance avec une autre stagiaire qui m'accompagnera tout au long de la semaine et qui se nomme également Chloé.

Cette journée a permis de faire connaissance avec l'environnement de travail, l'équipe, le rythme de l'entreprise et nous a donné quelques repères pour le reste de la semaine. J'étais impatiente d'y retourner le mardi !



Mardi matin :

Mardi a été notre journée la plus chargée, nous n'avons fait que courir ! Le matin, après être allée chercher mon badge et celui de l'autre stagiaire, nous avons assisté à une réunion animée par François, le responsable d'Olivier, qui portait sur la prévention dans les escaliers. Airbus est une entreprise qui se soucie énormément des dangers présents sur les lieux de travail. Ils ont débattu sur les moyens à mettre en place pour que les employés fassent plus attention dans les escaliers. Ils ont finalement décidé de placer des flèches au sol pour indiquer de quel côté se placer en fonction de si l'on monte ou si l'on descend et d'accrocher des affiches sur les murs de l'escalier.

Ensuite, vers 10h30 nous nous sommes dépêchés de prendre la voiture pour nous rendre à une visite du Delivery Center.

Le Delivery Center est un centre de livraison d'Airbus, c'est l'endroit où les clients viennent chercher leur avion lorsqu'il est fini et procèdent à une vérification complète de l'avion. Il sert également à abriter les pilotes le temps de leur escale.

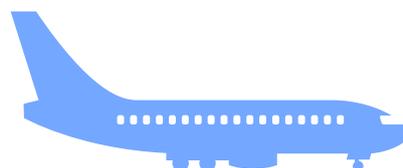


Vérification extérieur de l'avion



Centre de livraison d'Airbus

Lors de la visite, on nous a expliqué les différentes étapes pour qu'un acheteur puisse récupérer son avion. Tout d'abord, l'avion est construit sur la demande de l'acheteur qui peut demander les paramètres de son choix, ensuite l'acheteur vient ou envoie quelqu'un pour vérifier chaque millimètre de l'avion, lors de cette vérification les pilotes peuvent se reposer dans un endroit spécial, enfin l'avion part pour sa destination après que tout a été vérifié.



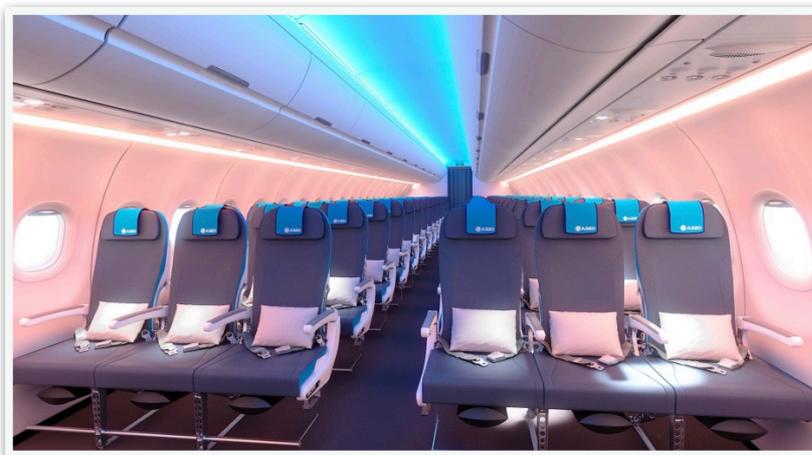
Mardi après-midi :

L'après-midi, vers 14 heures, nous avons visité le Mock up Center, de tout le stage, cela a été mon moment préféré ! Le Mock up Center est un hangar dans lequel sont exposées des maquettes d'avion, il y avait l'A320, l'A330, l'A350. Malheureusement, nous n'avons pas pu visiter la maquette de l'A380 car celle-ci était en construction. L'attraction était géniale, nous pouvions monter dans les avions et voir les aménagements de chaque catégorie d'avion. La visite était libre, nous pouvions donc tester les sièges que nous voulions et même aller dans les cockpits et s'asseoir à la place du pilote. Nous avons eu de la chance car, là-bas, nous avons rencontré un monsieur qui s'y connaissait en pilotage, il nous a donc expliqué comment piloter.

Le Mock up Center est l'endroit où Airbus propose à ses clients les différentes configurations et options de ses produits. Ils ont la possibilité de visiter les cabines de l'A380, de l'A350 XWB, de l'A330neo et de l'A320. Les clients peuvent donc essayer les différents accessoires et technologies de ces cabines.



Airbus Toulouse gains a full-size A220 mock-up



Visite du Mock up Center Airbus



Ensuite, nous avons repris la voiture pour nous diriger vers les hangars de production et d'assemblage de l'A320 et de l'A350 appelés **FAL** pour « Final Assembly Line ». Cette visite était très enrichissante. Après nous être équipés du matériel de protection (casque et chaussures spéciales), nous avons pu nous promener librement dans les hangars où nous avons pu voir chaque étape de la construction dans différentes parties des bâtiments. Nous avons même pu monter sur un échafaudage pour nous approcher de l'avion A320 et explorer l'intérieur !

La **FAL**, soit « Final Assembly line », est une ligne d'assemblage finale pour les monocouloirs remotorisés de la famille A320.



L'intérieur d'un avion en construction

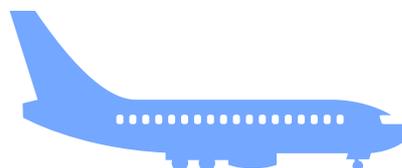


Airbus relance la FAL A321neo de Toulouse



Parti arrière d'un avion en construction

Cette journée a été la plus remplie et la plus enrichissante, après ces multiples visites nous avons réussi à mieux comprendre le fonctionnement d'Airbus et le stage commençait à devenir encore plus intéressant !



Mercredi matin :

Mercredi matin, de 9 heures à 10 heures, nous avons assisté à une réunion en vidéo conférence puis, de 10 heures à 11 heures, Benoît L, un collègue de mon tuteur nous a gentiment pris en réunion pour nous faire une explication globale sur tout ce qui est demandé par le client et ce que sont les mods sur l'A320 Family.

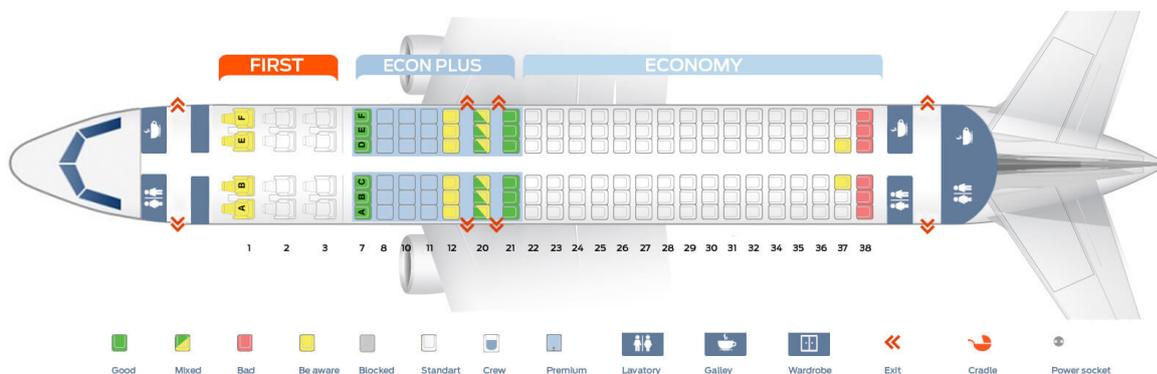
Explication de Benoît L : Benoît travaille dans l'A320 Family, dans la gestion de configuration des personnalisations, « [A320 Family Customisation Configuration](#) ».

Quand un client achète un avion, il va pouvoir faire des modifications sur celui-ci et donc valider des **mods** qui lui seront présentés dans un catalogue spécial, (mod = modification), on appelle cela le « **change process** ». Après que le client ait fait ses demandes, elles vont être envoyées à un **bureau d'étude** pour donner la validité aux modifications et pour qu'il puisse faire le plan de l'avion pour ensuite en faire la production par les cols bleus (travail manuel/mécanique).

Il peut arriver que le client demande une modification à la dernière minute, ce qu'il faut éviter, car cela peut coûter plus d'argent ou la production peut être retardée, on appelle cela le **last request**.

Lorsque le client demande une modification qui n'est pas présente dans le catalogue, celle-ci est longuement étudiée, si elle est validée, le catalogue se mettra alors à jour tout en l'incluant dedans.

Comme exemple, un président a déjà demandé à avoir une piscine dans son avion, mais après avoir étudié le projet, ils ont rejeté la modification car la piscine n'arrêterait pas de déborder avec les secousses de l'avion. En revanche, un autre client avait demandé à avoir un four à pizza dans son avion et après vérification, le four a pu être intégré dans la cuisine, et il s'est ajouté au catalogue des mods.



Procédure de validation d'un projet



Mercredi après-midi :

L'après-midi de 14 heures à 17 heures, nous avons participé à une formation de trois heures avec d'autres stagiaires qui portait sur le respect en entreprise. Nous avons aussi eu droit à un petit cours sur comment vole un avion et à deux témoignages de salariés.

Le respect en entreprise : lors de cette formation sur le respect en entreprise, les animateurs nous ont mis en situation, en nous montrant des cas de figure en vidéo et en nous demandant comment on aurait réagi. Ensuite on débattait jusqu'à trouver la meilleure solution.

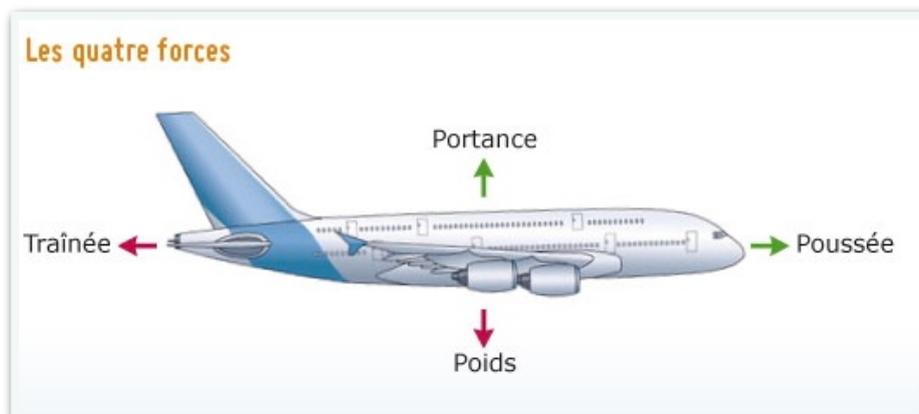
Les différents cas de figure :

- Que feriez-vous si par malheur vous renversez une boîte qui contient 10000€ de matériel, le diriez-vous à votre tuteur ?
- Votre patron vous demande de rester plus tard pour l'aider dans une tâche compliquée, mais malheureusement vous avez un rendez-vous, choisissez-vous de rester ?
- Un collègue insulte gravement un collègue, mérite-t'il de se faire renvoyer ?

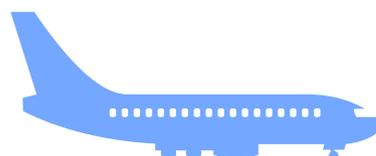
J'ai adoré cette activité, les animateurs étaient très bienveillants et tout le monde se prêtaient bien au jeu !

La deuxième activité était de comprendre comment vole un avion, nous avions une balance, un petit avion et un mini ventilateur comme indice.

Comment vole un avion : quand l'avion avance, grâce à la forme de son aile, l'air qui passe au-dessus de l'aile accélère. La pression de l'air est alors moins forte au-dessus de l'aile qu'en dessous. Ça crée une dépression : ça veut dire que l'aile est aspirée vers le haut. Ça permet à l'avion de voler.



Comment vole un avion



Ensuite, nous avons eu deux témoignages de salarié, une femme et un homme, je n'ai pas assez d'information pour les présenter car nous n'avions pas nos journaux de bord, mais leur présentation était claire et le sujet qui est souvent revenu est le besoin de femme dans cette entreprise. Ils ont pris du temps pour nous rappeler que les femmes peuvent aussi choisir une carrière scientifique, et réussir tout autant que les hommes, il ne faut pas se laisser dissuader par la supériorité masculine dans ces domaines.

J'ai aussi appris que le taux de femmes à Airbus est de seulement 17% ce qui est affreusement petit ! Airbus a donc décidé de sensibiliser ses recruteurs à l'embauche de femmes dans les équipes.

Jeudi matin :

Jeudi matin, à 9 heures, nous avons retrouvé Cédric S et ses collègues pour une réunion visioconférence sur la validation des mods d'un avion. Sur les trois sujets abordés, un seul a été retenu. La réunion était en anglais.

Plus tard dans la matinée, de 10 h 30 à 11 h, Ghislain nous a fait une présentation de son métier mais plus précisément du fonctionnement complet du secteur de la customisation.

Le métier de Ghislain : Ghislain travaille dans la **Customisation**, les options choisies par le client. Pour que l'on puisse plus facilement comprendre son métier, Ghislain nous fait un petit récapitulatif.

Il nous explique qu'il y a trois domaines :

- **Custot**, la cabine = génère de la **valeur de bénéfice** (secteur de Ghislain)
- **Équipement** = **délivrer une fonction**
- **Peau extérieure**, **livery** = **délivre**

Ensuite on nous apprend qu'il y a deux stratégies d'implantation avec deux activités principales :

- **Dossier de modifications techniques** : industriel
- **RFF** (Request For Feasibility) = changement tardif, changer les modifications après la date de la CDF

Après des changements tardifs, il est impératif de refaire des tests en vol comme au sol. Cela dépend du changement, s'il s'agit de la couleur de la moquette, cela ne sera pas nécessaire.



Jeudi après-midi :

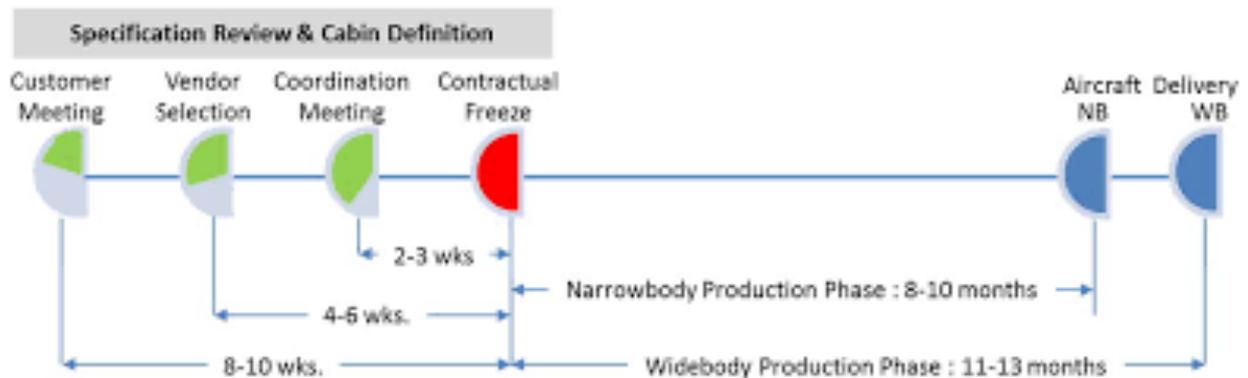
L'après-midi nous sommes parti en réunion avec Alain R, où il nous a fait un récapitulatif d'un peu tout ce qu'on a appris lors de notre semaine.

Explication d'Alain R : Alain est **configuration manager**, son métier va être de recevoir les demandes des clients et de faire l'intermédiaire entre Airbus et le client (customers), il fait l'interface et répond aux questions des clients.

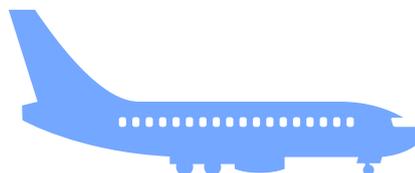
Le statut juridique de son secteur est **SA (Société Anonyme)**, qui veut dire une société qui travaille sur les avions monocouloirs, de son vrai nom « single Aisle » sur l'A319, l'A320, l'A321 et depuis peu sur l'A321XLR, qui est un nouvel avion de la même taille que l'A321 mais qui rend possible les trajets Toulouse, New York sans escale.

Alain travaille sur les avions standards et s'assure de l'amélioration de l'avion et de sa sécurité. Il prévient les clients des changements en cas de problèmes et du prix qui peut varier en fonction de ceux-ci.

Il nous explique que la construction d'un avion va durer environ trois ans. Voici les étapes présentes dans ces trois ans.



Différentes étapes du process de customisation



Vendredi matin :

Vendredi était notre journée la moins chargée, nous sommes restées toute la matinée dans l'Open Space où nous avons travaillé sur notre rapport de stage. Vers 11 h 30, Olivier a pris 10 min pour nous expliquer son métier et son parcours.

PRÉSENTATION DU MÉTIER D'OLIVIER

Olivier est manager d'une équipe qui s'occupe de l'intégration industrielle dans le cas de la gestion de configuration du programme A320. Il s'occupe de définir les activités et le niveau de performance attendu, et essaye de créer les meilleures conditions de travail possibles pour réaliser ces activités. Il s'occupe également du recrutement et d'entretenir de bonnes relations avec les différentes interfaces.

Son parcours

Diplôme : Ingénieur Génie des Systèmes de production obtenu en 2002 après 5 années d'études.

Formation : formation ingénieur en production, formation interne pour devenir manager, formation pour apprendre la gestion de configuration.

Sa longévité dans l'entreprise : il intègre Airbus en décembre 2002 et exerce son métier actuel depuis mai 2022.

Salaire du début de carrière : environ 1900€ par mois.

Salaire de fin de carrière : environ 10 400€ par mois.

Les métiers avec qui il est en relation : la production pour tenir compte de leurs contraintes industrielles, les acteurs du change process, engineering manufacturing avec les équipes planning.

Olivier nous explique ce qui lui plaît et ce qui est difficile dans son métier :

Ce qui lui plaît : La gestion humaine, le challenge industriel lié au ramp-up de l'A320 (augmentation de la cadence de fabrication de 50 avions à 75 avions par mois dans les années à venir) et de la complexité technique des sujets... et le café !

Ce qui est difficile : Le rythme intensif de travail, la complexité de l'environnement.



Le métier de Nathalie : Nathalie est responsable de la performance de la Famille A320, elle vérifie que les avions sont livrés dans les temps et elle anticipe les risques qui peuvent arriver. Elle a travaillé 12 ans en bureau d'étude, puis sur les achats et l'environnement et sur le Reach A400M, qui est un avion de transport militaire polyvalent. Cela fait maintenant 1 an qu'elle est responsable de la performance de la Famille A320 et elle en est très contente !

Ses études : École d'ingénieur à Toulouse (INP Toulouse) spécialité traitement de l'image.

Ce qu'elle aime dans son métier est de rencontrer plein de gens et de savoir comment les choses fonctionnent. Ce qui est compliqué dans son métier, c'est que tout va très vite. En effet la moyenne de vente d'un avion par jour est de 2/jour.

Ensuite vers 11h20, Olivier nous a emmenées dans une salle de réunion pour nous en dire un peu plus sur son métier et son parcours.

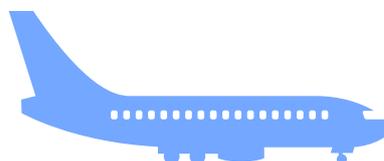
Vendredi après-midi :

Vendredi après-midi nous avons quitté le bâtiment M06 pour nous rendre à une visite d'un simulateur de vol.

En premier lieu, un monsieur nous a expliqué son métier de chef d'écoute et comment un centre de contrôle fonctionne.

Il nous explique qu'il s'occupe des tests en vol. Avec son équipe, ils ont une salle spéciale avec plein d'ordinateurs et de télévisions avec différents diagrammes et caméras qui viennent de l'avion. Ils s'occupent de vérifier que tout est en ordre en restant en contact avec le pilote et un ingénieur/technicien qui est à bord de l'avion et qui lui transmet des informations à l'aide de codages spéciaux.

J'ai trouvé ce métier passionnant : il faut en permanence rester concentré et vérifier chaque détail de tous les écrans de la pièce.



Pour la deuxième partie de la visite nous sommes allés visiter l'Iron Bird et nous avons observé les simulateurs des éléments mobiles des avions A350 et A380.

Pour assurer le bon fonctionnement d'un avion de ligne Airbus, il faut vérifier que le système électrique, hydraulique et les commandes de vol sont parfaitement fonctionnels avant de permettre à l'avion de s'envoler, toutes les vérifications vont être effectuées à l'aide d'un band d'essai géant surnommé « Iron Bird ».

Quelques années avant le premier vol d'un nouvel avion, les modifications apportées au cours de la phase de développement vont être testées et validées à l'aide de cet outil précieux. Grâce à ces tests intégrés des systèmes d'un avion, l'Iron Bird permet de vérifier que tous les composants de l'avion fonctionnent bien, que tous les éléments isolés réagissent de la même manière associée avec d'autres systèmes, ce qui n'est pas toujours le cas.



A350



A380

Ensuite, toujours dans le même bâtiment, nous sommes allées visiter l'endroit des simulateurs d'avion, le sujet est très complexe ! Pour faire simple, le simulateur se pratique à deux, une personne est dans une salle de contrôle sur un ordinateur et regarde les données de l'avion, l'autre personne se met en vol, ils peuvent ainsi tester les paramètres, c'est ce qu'on appelle des tests au sol.



L'intérieur d'un simulateur de vol



L'extérieur d'un simulateur de vol



BILAN DU STAGE

En toute honnêteté, je ne pensais pas autant aimer faire ma semaine de stage chez Airbus, j'ai été très agréablement surprise de l'ambiance que dégage cette entreprise ! Tout le monde a été très gentil et accueillant, le comportement entre collègues est très amicale. Le changement de rythme parfois calme et parfois dynamique qui règne dans les bureaux étaient très agréables.

Je comprends beaucoup mieux ce métier que je trouve désormais passionnant, chaque détail est attribué à une profession, c'est ça que je trouve incroyable, chaque travailleur participe au rouage d'une immense entreprise qui vise à faire voyager des gens et du matériel ! J'adore qu'il y ait une multitude de travaux à la chaîne, cela laisse un immense choix de professions et au vu des différents parcours de chaque personne que j'ai interrogé cette semaine, je peux confirmer que beaucoup ont radicalement changé de secteur, ce qui est totalement possible !

Ce que j'aime le plus dans cette entreprise c'est la grande diversité qui y figure, cette semaine, j'ai rencontré des indiens, des allemands, des anglais, des espagnols avec qui j'ai pu quelques fois discuter en anglais ce que j'ai trouvé très amusant et intéressant. J'ai aussi apprécié les réunions qui étaient toutes très bien organisées et dynamiques. Malheureusement, je n'ai pas pu m'exprimer oralement, car les sujets étaient trop précis et je n'étais là que pour observer. Cela peut paraître étrange, mais je me suis sentie responsable et professionnelle, j'ai aimé apprendre des choses que je n'apprendrai pas à l'école et me retrouver dans un autre cadre professionnelle que les cours.

Il n'y a pas grand-chose que je n'ai pas aimé, j'aurais seulement espéré en apprendre encore plus sur l'entreprise, par exemple j'ai beaucoup été dans le secteur des cols blanc (travail dans les bureaux) et j'aurais aimé aussi en apprendre plus sur les cols bleus (travail manuellement) et pouvoir voir plus d'avions en constructions.

Pour exercer ce métier, je pense qu'il faut aimer travailler en équipe et être une personne de confiance pour correctement accomplir les tâches qu'on nous demande. Ce que j'aime c'est qu'il ne faut pas nécessairement être passionnée par les avions pour aimer le travail que l'on fait dans cette entreprise.

Remerciements

Je remercie chaleureusement toute l'équipe qui nous a pris en charge moi et l'autre stagiaire Chloé, et particulièrement mon tuteur qui a su nous consacrer énormément de temps pour nous montrer toutes les ficelles du métier et nous faire apprécier aux maximums cette immersion en entreprise.

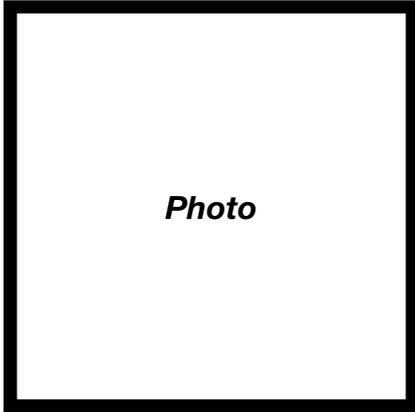
Merci infiniment Cédric, Alain, Nathalie, Olivier, Ghislain, Benoit d'avoir pris du temps sur votre temps de travail pour nous expliquer votre métier, et d'avoir fait votre maximum pour nous aider à comprendre ce qu'est Airbus.

Tout le monde a été très chaleureux et sympathique, j'ai adoré l'ambiance qui se dégageait dans les bureaux, les interactions, les pauses-café, la bonne entente, tout ça m'a vraiment donné envie de faire partie de cette entreprise !

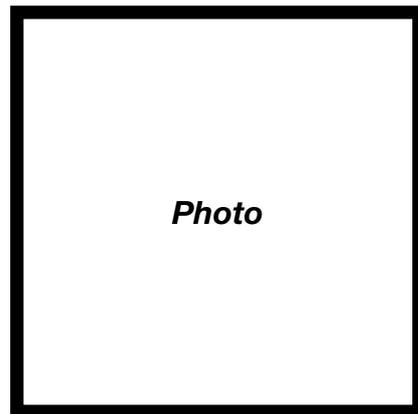
J'espère que nous aurons l'occasion de nous recroiser, et si ça se trouve cette fois, ce sera pour travailler ensemble sur les avions !

Merci à tous !

ANNEXES



Visite du Delivery Center



Visite de la FAL