

Mécanicien(ne) d'entretien d'avion

L'entretien d'un avion, de la réparation du train d'atterrissage au contrôle technique, n'a pas de secret pour ce mécanicien. De sa compétence dépend la vie de milliers de passagers.

- **Synonyme(s) :** agent(e) de maintenance aéronautique, mécanicien(ne) de piste
- **Métiers associés :** technicien(ne) (construction aéronautique et spatiale), technicien(ne) électronautique, technicien(ne) en avionique
- **Domaines professionnels :** Aéronautique espace, Électronique...
- **Centres d'intérêt :** faire un travail de précision, réparer...

Métier accessible après un bac STI-GE
(Sciences et Technologies Industrielles spécialité Génie Electronique)
Métier accessible après un bac S-SI
(Scientifique option Sciences de l'Ingénieur)

Nature du travail

Objectif : zéro panne

Garant de la sécurité des passagers, le mécanicien joue un triple rôle : contrôler, diagnostiquer et réparer pour atteindre le degré zéro panne. Pour cela, il possède des compétences diversifiées avec des spécialisations : en cellule, moteur, électricité, sur les turbopropulseurs et les équipements électriques, sur les instruments de bord, sur la structure (enveloppe extérieure de l'avion)...

Sur les avions légers

Le plus souvent en aéroclub, il conduit les visites d'inspection régulières, et assure la révision complète des 2 000 heures de vol. Polyvalent, il intervient sur l'ensemble des structures, depuis les circuits électriques et hydrauliques jusqu'au groupe autopropulseur.

Sur les avions de transport

Il assure la maintenance qui s'effectue à des échéances régulières, strictement réglementées. Cette maintenance s'étend des essais fonctionnels aux révisions générales. Au quotidien, lors des escales, il examine les parties fondamentales de l'appareil, assure le petit entretien, inspecte, mesure les performances...

Conditions de travail

De l'atelier à la piste

En atelier ou dans un hangar de maintenance, chaque mécanicien se concentre sur une opération ou une réparation dont il a personnellement la charge. S'il intervient sur un avion en piste, il apporte à bord les appareils de mesure, et interroge le personnel navigant pour dresser un état des dysfonctionnements observés.

Au sein d'une équipe

Il travaille entouré d'autres spécialistes. L'agent de programme, du niveau d'un technicien supérieur, découpe l'avion en zones (queue, ailes, soute, cabine) et établit un roulement des différentes équipes pour l'entretien dans chacune des zones. Les chefs d'équipe et les contrôleurs vérifient les travaux effectués et les points sensibles de l'appareil.

Conditions selon les lieux

Les horaires en atelier sont généralement réguliers et de jour, mais comportent des astreintes (travail les jours fériés, la nuit et le week-end) et parfois des rythmes de travail contraignants (densité des contrôles techniques). Le mécanicien va parfois sur les pistes où il est alors exposé aux variations climatiques. Il peut également être appelé à se déplacer à l'étranger.

Vie professionnelle

Concentrés dans deux régions

Constructeurs, sociétés de maintenance, aéroclubs, compagnies aériennes ou armée : les mécaniciens du ciel ont l'embarras du choix mais, un emploi sur deux se situe en région parisienne, un sur quatre en Midi-Pyrénées (Toulouse) et en Aquitaine.

Construction et maintenance

Chez les constructeurs, les mécaniciens assemblent les pièces qui constituent les avions. Dans les sociétés de maintenance, ils démontent et contrôlent ces mêmes pièces. Les plus gros utilisateurs de main-d'œuvre qualifiée sont les compagnies aériennes. Air France recrute ainsi des ouvriers formés dans son propre centre de formation d'apprentis.

Promotion possible

Si le débutant effectue les montages et démontages simples, après deux ans de pratique, il peut se charger d'opérations plus complexes en assistant le metteur au point. Lorsque son expérience est solide, il devient à son tour metteur au point et intervient seul dans les dépannages. Il peut ensuite être promu chef d'équipe, puis contremaître.

Rémunération

Salaire du débutant

Environ **1254** euros brut/mois, avec un CAP.

Compétences

Sang-froid et maîtrise technique

La rigueur et le sens des responsabilités constituent des qualités indispensables dans l'exercice de ce métier. Un bon mécanicien doit être concentré sur sa mission, soigneux et méticuleux. Si le bouton rouge, signal indiquant un dysfonctionnement, s'allume dans la cabine d'un avion prêt à décoller, il doit réagir rapidement et avec sang-froid.

En formation permanente

Les montages mécaniques cèdent la place aux systèmes électroniques et électriques, et l'apparition des pièces en matériaux composites requiert de nouveaux spécialistes. Le mécanicien doit donc s'adapter à l'évolution des technologies et mettre ses connaissances à jour en permanence.

Qualités multiples

Par ailleurs, le mécanicien doit nécessairement maîtriser l'anglais pour comprendre la documentation technique mais aussi pouvoir envisager de travailler sur des sites à l'étranger. Il doit également avoir une bonne condition physique pour résister au bruit, aux intempéries sur les pistes...

Accès au métier

Les études, du CAP à bac + 2 :

Le mécanicien d'entretien d'avion a au moins un CAP en poche, mais le plus souvent un bac pro. Il peut avoir suivi une formation avec Air France ou dans l'armée. La tendance est à l'élévation du niveau de qualification.

- Trois CAP : maintenance sur systèmes d'aéronefs ; électricien systèmes d'aéronefs ; mécanicien d'entretien d'avions.
- Deux bacs pro : aéronautique option mécanicien systèmes cellule ou option mécanicien systèmes avionique qui se prépare en lycée ou en CFA, en deux ans, surtout après un BEP maintenance des systèmes mécaniques automatisés, métiers de l'électronique ou métiers de l'électrotechnique ; bac pro technicien aérostructures, après un CAP du secteur aéronautique, un BEP chaudronnerie, productique, plasturgie ou structures métalliques.
- Une MC (mention complémentaire) : aéronautique option avionique ; avion ;...
- **Un BTS : maintenance et exploitation des matériels aéronautiques après un bac STI, voire un bac S.**
- **Un DEUST (diplôme d'études universitaires scientifiques et techniques) : maintenance aéronautique en deux ans à l'université d'Évry (Essonne) après un bac pro aéronautique, un bac S ou STI.**
- Un DTS (diplôme de technicien supérieur) : maintenance aéronautique, homologué au niveau bac + 2, huit mois de formation à l'Institut aéronautique Amaury de La Grange (Nord) après un BTS électronique ou maintenance, un DUT génie mécanique ou génie électrique...

Des formations menant au métier :

- Bac pro Aéronautique option mécanicien systèmes avionique
- Bac pro Aéronautique option mécanicien systèmes cellule
- **BTS Maintenance et exploitation des matériels aéronautiques**
- CAP Electricien systèmes d'aéronefs
- CAP Mécanicien cellules d'aéronefs
- CAP Mécanicien d'entretien d'avions option 1 moteurs à pistons
- **DEUST Maintenance aéronautique**
- MC Aéronautique option avion à moteurs à pistons
- MC Aéronautique option avion à turbomachines
- MC Aéronautique option avionique
- MC Aéronautique option hélicoptère à turbomachines