



Projet de Partenariat Stratégique entre Établissements Scolaires Uniquement  
" **PORTFOLIO EUROPE +/Petits travailleurs d'Europe** "

2017-1-SE01-KA219-034609\_

2017-2019

# Rapport de Stage d'Observation

Effectué du 26 au 28 septembre 2018

Et du 15 au 19 octobre 2018

Nom du binôme : **Muscalu**  
Prénom : **Flavius**  
Nom du père : **Muscalu Adrian**  
Date de naissance : **08/10/2004**  
Etablissement scolaire : Liceul Andrei Muresanu  
Pays : **Roumanie**  
Nom du tuteur de l'école : Spiridon  
Nicolae/Carmina Vakulovski/Koncz Magdalena



Nom de l'élève : **Desnos**  
Prénom : **Mathieu**  
Nom du père : **Desnos Antoine**  
Date de naissance : **11/11/2004**  
Etablissement scolaire : **Collège Ste Anne Le Bouscat**  
Pays : **France**  
Nom du tuteur de l'école : **Mme Thonier & Mme Pandeles**



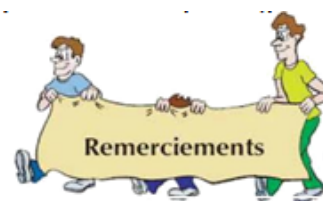
# MON STAGE EN ENTREPRISE



# Sommaire

|  |       |
|--|-------|
| <b>Remerciements</b> .....   | 4     |
| <b>Introduction</b> .....  | 5     |
| <b>Contenu</b>   |       |
| <b><u>Partie 1</u></b>   |       |
| <u>Présentation de l'entreprise</u> .....                          | 6-10  |
| 1.1. Fiche d'identité de l'entreprise.....                         | 6     |
| 1.2. Fiche d'identité de l'entreprise dans le pays étranger.....   | 7     |
| 1.3. Localisation et description des locaux de l'entreprise.....   | 8     |
| 1.4. L'Activité de l'entreprise.....                               | 9     |
| 1.5. Structure et organisation de l'entreprise (Organigramme)..... | 10    |
| 1.6. Vie dans l'entreprise.....                                    | 11-12 |
| <b><u>Partie 2</u></b>   |       |
| <u>Carnet de bord journalier</u> .....                             | 13-17 |
| 1. Premier jour.....   | 13    |
| 2. Deuxième jour.....  | 14    |
| 3. Troisième jour.....   | 15    |
| 4. Quatrième jour.....   | 16    |
| 5. Cinquième jour.....   | 17    |
| <b><u>Partie 3</u></b>   |       |
| <u>Comparaison des deux stages</u> .....                           | 18    |
| <b><u>Partie 4</u></b>   |       |
| <u>Bilan du stage</u> .....  | 19    |
| <b>Conclusion</b> .....  | 20    |

## Remerciements



*Dans ce texte j'aimerais remercier plusieurs personnes sans qui ce stage n'aurait pas été possible :*

*Mon maître de stage en France Monsieur Zafati,*

*Ainsi que mon maître de stage en Roumanie Monsieur Tudorak.*

*J'aimerais remercier mon frère, car grâce à son activité extrascolaire (Handball) nous sommes entrés en contact avec monsieur Zafati.*

*Mes parents qui m'ont activement aidé à trouver un stage.*

*Et pour finir nos éducateurs accompagnants : Mme Thonier, M. Magré, Mme Pandeles.*

## Introduction



### **Pourquoi ai-je choisi ce stage ?**

*J'ai choisi ce stage car il correspond à ce que je souhaite faire comme métier (pilote ou ingénieur aéronautique), et se situe dans un domaine d'activité orienté vers mon choix professionnel.*

### **Comment est-ce que j'ai fait pour trouver ce stage ?**

- Stage trouvé par l'établissement
- Stage trouvé autrement. Précisez

*J'ai trouvé mon stage par le biais des activités extra-scolaires de mon petit frère et suite à plusieurs discussions : son entraîneur de hand-ball est contrôleur aérien à l'aéroport de Mérignac, et a accepté de nous prendre en stage.*

### **Quels sont mes sentiments et mes attentes concernant ce stage en milieu professionnel ? Qu'est-ce que je pense apprendre de ce stage ?**





*Je pense que ces deux stages m'aideront à savoir si je veux vraiment faire ces types de métier ou non, et qu'ils me montreront le plus globalement possible le fonctionnement d'une entreprise. De plus, j'aimerais voir comment est organisée une entreprise d'un autre pays, pour comparer les différentes organisations entre les entreprises françaises et les entreprises à l'étranger.*

# Contenu

## Partie 1

### PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

#### 1.1. Fiche d'identité de l'entreprise 1

| FICHE D'IDENTITE DE L'ENTREPRISE  |   |
|---|---|
| Nom de l'entreprise   | Airbus Helicopters  |
| Adresse postale   | Herman Oberth 40 507 075 Gimbav   |
| Pays  | Romania (Brasov)  |
|  | +40 268 303 000   |
|  | inconnu   |
| Site Internet   | <a href="http://www.airbus.helicopters.ro">www.airbus.helicopters.ro</a>  |
| Adresse mail  |   |
| Type d'entreprise   | <input type="checkbox"/> TPE<br><input checked="" type="checkbox"/> Grande Entreprise<br><input checked="" type="checkbox"/> Industrielle<br><input type="checkbox"/> Commerciale<br><input type="checkbox"/> PME-PMI<br><input type="checkbox"/> Familiale<br><input type="checkbox"/> Agricole<br><input type="checkbox"/> Service<br><input type="checkbox"/> Artisanale<br><input type="checkbox"/> Autre |
| Statut juridique  | <input checked="" type="checkbox"/> Privé<br><input type="checkbox"/> Public<br><input type="checkbox"/> Association  |
| Secteur d'activité  | Aéronautique  |
| Date de création  | 2002  |
| Nom du patron   |   |
| Directeur   | Serge Durand  |
| Chef du personnel   |   |
| Nombre de salariés  | 200   |

## 1.2. Fiche d'identité de l'entreprise 2

| FICHE D'IDENTITE DE L'ENTREPRISE  |   |
|---|---|
| Nom de l'entreprise   | Aéroport de Mérignac - Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)   |
| Adresse postale   | 33 700 Mérignac   |
| Pays  | France  |
|  |   |
|  |   |
| Site Internet   | <a href="http://www.bordeaux.aeroport.fr">www.bordeaux.aeroport.fr</a>  |
| Adresse mail  |   |
| Type d'entreprise   | <input type="checkbox"/> TPE <input type="checkbox"/> PME-PMI<br><input checked="" type="checkbox"/> Grande Entreprise <input type="checkbox"/> Familiale<br><input checked="" type="checkbox"/> Industrielle <input type="checkbox"/> Agricole <input type="checkbox"/> Artisanale<br><input type="checkbox"/> Commerciale <input type="checkbox"/> Service <input type="checkbox"/> Autre |
| Statut juridique  | <input type="checkbox"/> Privé <input checked="" type="checkbox"/> Public <input type="checkbox"/> Association  |
| Secteur d'activité  | Aviation  |
| Date de création  | 1917  |
| Nom du patron   |   |
| Directeur   | Rattaché au Ministre du développement durable ,<br>François De Rugy   |
| Chef du personnel   |   |
| Nombre de salariés  | 1 200 salariés de l'aviation civile   |

### 1.3. Localisation et description des locaux de l'entreprise



#### Entreprise 1 : Airbus Helicopters

##### **Localisation**

*L'entreprise se situe à l'extérieur de la ville dans une zone industrielle isolée, nommée « Gimnav ». Nous y parvenons en voiture en à peu près 20min depuis Brasov.*

#### Entreprise 2 : Aéroport Mérignac

*L'aéroport se situe à Mérignac à côté d'une zone d'activité. J'y accède en voiture, mais on peut aussi y aller en bus, et bientôt en tram. Autour de l'aéroport, il y a des terminaux low-cost et commerciaux. La **Tour de Contrôle** et ses locaux se situent à côté.*

*De l'autre côté de l'aéroport, il y a les usines (Sabena) et la partie militaire (Dassault). A côté des terminaux, sont situés les pompiers de l'aéroport*

##### **Les locaux**

*Les bureaux sont disposés sur les contours du bâtiment car au milieu il y a la fabrique d'hélicoptères. Il y a donc deux parties : les bureaux (situés au premier étage) et l'atelier au milieu qui occupe une grande partie des locaux.*

*Il y a une autre partie à côté mais cela ne fait pas partie d'airbus car c'est la compagnie d'hélicoptère roumaine.*

*Il y a la tour de contrôle qui s'occupe de la piste et plus bas la salle d'approche de l'aéroport (avant ILS : instrument landing system) ainsi que des bureaux situés partout autour.*

*Dans l'aéroport il y a aussi les parties commerciales, militaires, cargos, et les parties usines, pompiers et les vols loisirs.*



Plan et photos : Airbus Helicopter



**Plan et photos : Aéroport de Mérignac**





## 1.4. L'activité de l'entreprise

### Entreprise 1 : Airbus Helicopter

*L'entreprise fabrique et vend des hélicoptères de différentes sortes. Elle a été créée en 1939 et se nommait la SNCASE (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est) puis elle se regroupa avec la SNCASO (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest) en 1957 pour former l'entreprise Sud-Aviation puis Société Aérospatiale puis se regroupe encore avec d'autres pays pour devenir EUROCOPTER avant d'enfin devenir **Airbus Helicopter**.*

*L'entreprise est actuellement en collaboration avec l'IAR (Industrie Aérospatiale Roumaine).*

*Airbus Helicopter Roumanie travaille avec des clients dans une zone déterminée (la Roumanie et ses pays voisins) dont il s'occupe des hélicoptères.*

*Sinon c'est la base mère située à Marignane (en France) qui sélectionne des clients et les leurs envoie.*

### Entreprise 2 : Aéroport Mérignac

*Les contrôleurs aériens rendent des services aux avions et aux passagers car ils font de sorte qu'il y ait des avions qui décollent et qui atterrissent le plus fréquemment possible.*

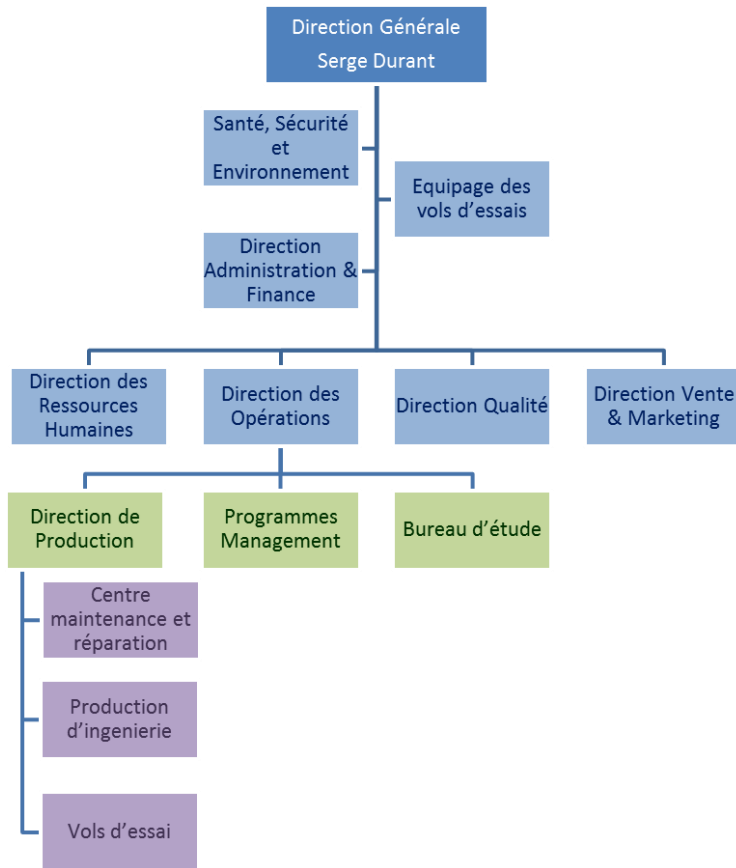
- 1917 : naissance de l'aéroport
- 1938 : création d'une base aérienne
- 1939 : création de la piste 11/29
- 1940 : création de la piste 23/05  
+ Charles De Gaulle quitte la France depuis cet aéroport
- 1962 : première liaison Bordeaux-Paris
- 2000 : nouvelle tour de contrôle

*Les contrôleurs travaillent avec les compagnies aériennes, les militaires mais aussi avec les aviateurs qui volent pour le plaisir etc. En bref, ils travaillent avec tout ce qui vole dans l'espace aérien de Bordeaux. Ils n'ont donc pas de clients définis (si ce n'est les passagers des compagnies) car ils travaillent au service de l'Etat pour contrôler l'espace aérien de Bordeaux et non pas pour certaines personnes.*

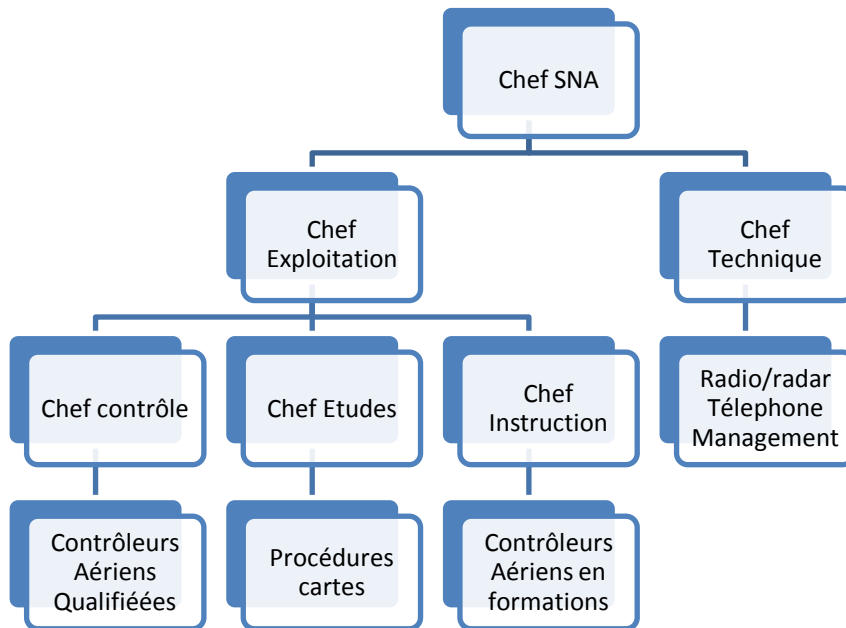
# Structure et organisation



## Organigramme de l'entreprise 1 : Airbus Helicopters



## Organigramme de l'entreprise 2 : Aéroport Mérignac



## 1.5. Vie dans l'entreprise

*Le personnel / les conditions de travail / les méthodes de travail*



### Entreprise 1 : Airbus Helicopters



### Entreprise 2 : Aéroport Mérignac

**Le personnel :** Il y a environ 200 employés (techniciens, ingénieurs, commerciaux) dont 30% de femmes pour 70% d'hommes.

*Dans les techniciens il y a :*

- des mécaniciens
- des vérificateurs de qualité
- des électriciens

**Les conditions de travail :** Au niveau de l'horaire ils doivent rester 8h dans l'entreprise par jour en arrivant entre 7h et 7h30 et en repartant entre 15h et 15h30.

Ils mangent à 11h lors d'une pause de 15 minutes et peuvent bénéficier d'une cantine ou s'amener de quoi manger.

**Les méthodes de travail :** Ils travaillent par groupes de 5 en moyenne par bureaux et ils ont des réunions tous les matins mais seulement pour les personnes qui travaillent sur la production.

Ils sont également équipés d'ordinateurs pour pouvoir travailler.

**Le personnel :** Dans la tour ils sont 53 avec comme en Roumanie :

-30% de femmes

-70% d'hommes.

L'âge moyen est d'environ 45 ans

**Les conditions de travail :** Ils travaillent 2 jours :

-de 7h à 18h

- de 9h à 19h30

Puis une nuit : de 19h30 à 7h avec **3 jours de repos** ensuite, puis ça recommence.

Pour manger ils ont une cantine dans la tour

Niveau règles d'hygiène : ils n'ont pas le droit de fumer dans l'enceinte des locaux de la SNA (Service Navigation Aérienne) et leurs téléphones doivent être mis en mode avion dans la tour de contrôle du fait des risques d'interférences.

**Les méthodes de travail :** ils travaillent en équipe et utilisent du matériel tel que des radars, des radios et des téléphones.

Ils font peu de réunions mais ils sont en **formation continue** pour mieux connaître l'aéroport.

Chaque jour leur travail et horaire sont répartis sur une grille : les tâches quotidiennes sont variables.

## Les conditions de travail dans l'entreprise

Roumanie



France

*Je trouve les conditions de travail plutôt bonnes vu que les horaires de travail sont corrects et raisonnables, les locaux sont propres et entretenus.*

*Egalement le matériel est moderne et il y a une bonne organisation et de bonnes conditions hygiéniques.*

*De plus il y avait une ambiance détendue car j'ai pu voir des gens rire entre eux lors de discussions.*

*Je pense que les conditions de travail sont correctes car le matériel de travail est très sophistiqué (radars, radio etc.).*

*Je trouve aussi qu'elles sont justes car ils travaillent beaucoup pendant 2 jours et une nuit mais ensuite la même chose en jours de congé tout au long de l'année (même jours fériés).*

*De plus les conditions hygiéniques sont très bonnes (toilettes propres ainsi que du matériel moderne) ainsi que les relations humaines.*



## Partie 2

### CARNET DE BORD JOURNALIER



|                              |  |  |
|------------------------------|--|--|
| <b>1<sup>er</sup> jour :</b> | <b>Entreprise 1 : Airbus Helicopters</b> | <b>Entreprise 2 : aéroport Mérignac</b><br>- Heure d'arrivée : 9h00<br>- Heure de départ : 13h00 |
|------------------------------|--|--|

|                                       |                            |   |
|---------------------------------------|----------------------------|---|
| <b>Tâches observées ou effectuées</b> | <u><b>Pas de stage</b></u> | Nous avons découvert les bases du contrôle aéronautique puis on nous a présenté l'aéroport ainsi que son histoire en anglais à l'aide d'un Power Point. |
| <b>Difficultés rencontrées</b>        | <u><b>Pas de stage</b></u> | Nous avons dû nous familiariser avec le langage aéronautique et en comprendre les différents termes.  |
| <b>Impressions / Sentiments</b>       | <u><b>Pas de stage</b></u> | J'ai bien aimé découvrir un secteur d'aviation ainsi que l'aéroport et les bases de l'aéronautique.   |

**2<sup>ème</sup> jour :**

**Entreprise 1 : Airbus Helicopters**

**Entreprise 2 : aéroport Mérignac**

- Heure d'arrivée : 9h00
- Heure de départ : 12h00

|                                       |                            |   |
|---------------------------------------|----------------------------|---|
| <b>Tâches observées ou effectuées</b> | <u><b>Pas de stage</b></u> | <p>Nous avons appris le nom des différentes pistes (11/29 et 23/05) ainsi que leurs règles de sécurité.</p> <p>Puis nous avons visité les différentes parties de l'aéroport (parties commerciales, militaires low-cost etc.).</p> |
| <b>Difficultés rencontrées</b>        | <u><b>Pas de stage</b></u> | <p>Nous avons dû passer la sécurité (contrôlé par la gendarmerie) comme lorsque l'on prend un avion ce qui nous a pris du temps (carte d'identité, autorisation pendant 24h etc.).</p>  |
| <b>Impressions / Sentiments</b>       | <u><b>Pas de stage</b></u> | <p>J'ai bien aimé faire le tour de l'aéroport et visiter ses différentes parties ainsi que les camions de pompiers car j'ai une vue globale sur l'aéroport et ses différentes activités.</p>                                      |



**3<sup>ème</sup> jour :**

**Entreprise 1 : Airbus Helicopters**

- Heure d'arrivée : 9h00
- Heure de départ : 13h00

**Entreprise 2 : aéroport Mérignac**

|                                       |   |                            |
|---------------------------------------|---|----------------------------|
| <b>Tâches observées ou effectuées</b> | On nous a expliqué la conception et la fabrication d'un hélicoptère et nous avons visité la fabrique pour les voir (les hélicoptères) en réel.  | <b><u>Pas de stage</u></b> |
| <b>Difficultés rencontrées</b>        | Nous avons essayé de comprendre les termes techniques et mécaniques d'un hélicoptère.   | <b><u>Pas de stage</u></b> |
| <b>Impressions / Sentiments</b>       | Cette journée m'a permis d'avoir une première vision théorique de l'entreprise ce que j'ai plutôt apprécié car j'ai trouvé intéressant de voir l'organisation d'une entreprise et tout ce à quoi il faut penser pour construire un hélicoptère. | <b><u>Pas de stage</u></b> |

## 4<sup>ème</sup> jour :

### Entreprise 1 : Airbus Helicopters

- Heure d'arrivée : 9h00
- Heure de départ : 13h00

### Entreprise 2 : aéroport Mérignac

- Heure d'arrivée : 9h00
- Heure de départ : 13h00

### Tâches observées ou effectuées

Nous avons continué l'explication théorique sur les hélicoptères (Ex : comment marche le rotor principal ou encore des explications sur la force nécessaire à un hélicoptère pour voler en fonction de son poids) en poursuivant le PowerPoint commencé la veille.

Nous avons eu l'opportunité de pratiquer un simulateur aérien en condition réelle, guidé par notre maître de stage.

Nous avons ensuite appris qu'il était obligatoire pour eux de le pratiquer une fois par semaine à titre d'entraînement.

### Difficultés rencontrées

Comprendre les théories du Powerpoint.

Nous avons dû comprendre comment appeler et donner des ordres aux avions et comment l'écrire ainsi qu'organiser leurs approches.

### Impressions / Sentiments

Je n'ai pas beaucoup aimé cette journée car nous avons continué le PowerPoint de la veille et j'ai trouvé qu'il y avait parfois quelques longueurs.

J'ai adoré simuler le métier de contrôleur aérien via un simulateur car c'était à la fois vraiment intéressant et très ludique.

## 5<sup>ème</sup> jour :

### Entreprise 1 : Airbus Helicopters

- Heure d'arrivée : 9h00
- Heure de départ : 13h00

### Entreprise 2 : aéroport Mérignac

- Heure d'arrivée : 9h00
- Heure de départ : 13h00

### Tâches observées ou effectuées

Nous avons poursuivi notre apprentissage théorique sur l'hélicoptère et avons discuté avec un ingénieur qui nous a expliqué toutes les démarches de son métier et comment et avec qui il travaille.

Nous avons observé une journée de contrôleur aérien habituelle et visualisé comment elle s'organise.

### Difficultés rencontrées

Nous avons dû comprendre les démarches de fabrication et de création pour insérer un nouvel objet sur un hélicoptère.

Essayer d'analyser et comprendre avec un nombre de questions restreint

### Impressions / Sentiments

J'ai trouvé cette dernière journée mieux que les précédentes car nous sommes allés dans la fabrique à nouveau mais cette fois-ci nous avons pu voir des hélicoptères en fabrication de près et nous avons posé des questions à un autre type d'ingénieurs que notre tuteur.

J'ai bien aimé regarder comment les personnes travaillaient dans la tour et j'ai apprécié pouvoir parler aux différents pilotes dans des conditions de travail normales.

## PARTIE 3

### COMPARAISON DES DEUX STAGES

Je trouve que mes deux stages se sont parfaitement complétés du fait qu'ils avaient tous deux un point d'approche différent des métiers que j'ai pu observer :

- Mon stage en Roumanie m'a davantage montré l'aspect théorique du métier d'ingénieur aérien, dû à l'apprentissage de notions scientifiques (Exemple : rapport poids/puissance pour qu'un hélicoptère puisse voler) ou encore comment sont fabriqués les hélicoptères, et comment avancent-ils (exemples : inclinations du rotor).
- Alors que le stage en France m'a plutôt montré l'aspect pratique du métier de contrôleur aérien car nous avons pu nous mettre en situation réelle du métier de contrôleur (ex : simulateur). Ou encore le fait que nous ayons visité la piste a pu nous faire prendre conscience de l'utilité de ce métier (trafic aérien très dense donc dangereux).

Pour finir, les différences de perception de ces métiers m'ont été très utiles car elle m'ont montré deux facettes du monde du travail, plus précisément celui de l'aéronautique.

## PARTIE 4



### BILAN DU STAGE

#### **AIRBUS HELICOPTER**

*Ce stage était informatif sur les hélicoptères et j'ai eu la chance de pouvoir en voir de différentes sortes finis ou en construction. J'ai pu aussi apprendre comment un hélicoptère vole (théorie matériel) et comment fait-il pour voler et se confectionne (pratique).*

*J'ai également pu avoir une nouvelle vision de comment une entreprise fonctionne. Dans cette entreprise, j'ai aussi pu observer des collaborations entre différents types de métier au sein de l'entreprise.*

#### **MERIGNAC AEROPORT**

*J'ai adoré ce stage car nous avons fait et avons observé beaucoup de choses différentes et intéressantes. J'ai été intéressé par beaucoup de choses telles que :*

- la visite de l'aéroport et ses différentes parties.*
- le simulateur avec des conditions réelles*
- la visite de la caserne et de la tour de contrôle*

*Tout au long de mon stage j'ai été surpris de découvrir qu'il y avait beaucoup d'activités que je n'imaginai pas dans l'aéroport. Mes difficultés ont consisté à bien les comprendre et à les situer par rapport à leur utilité dans l'enceinte de l'aéroport. Une autre difficulté a été aussi d'apprendre le langage et les termes techniques que demande l'aéronautique, et de visualiser comment fonctionne l'aéroport, plus particulièrement le rôle des contrôleurs aériens.*

*Mais j'ai aussi été déçu de certaines choses ; comme par exemple le temps de travail et la grande concentration demandée pour exercer ce métier.*

*Je retire une bonne impression de ce stage et je pense qu'il m'a apporté de l'expérience en entreprise. Il va m'aider à confirmer mon possible futur choix d'orientation.*

## CONCLUSION

### **Stage AIRBUS HELICOPTER**

*Ce stage n'a pas vraiment répondu à certaines de mes attentes mais en a satisfait d'autres. Il m'a permis de visualiser le métier d'ingénieur dans sa globalité et il m'a aidé dans mon idée de métier.*

*J'envisage donc la possibilité du milieu de l'aéronautique comme une possible future orientation mais pas avec le métier que j'ai pu observer.*

*Au final je suis plutôt satisfait de cette semaine de stage malgré le peu de démonstration.*

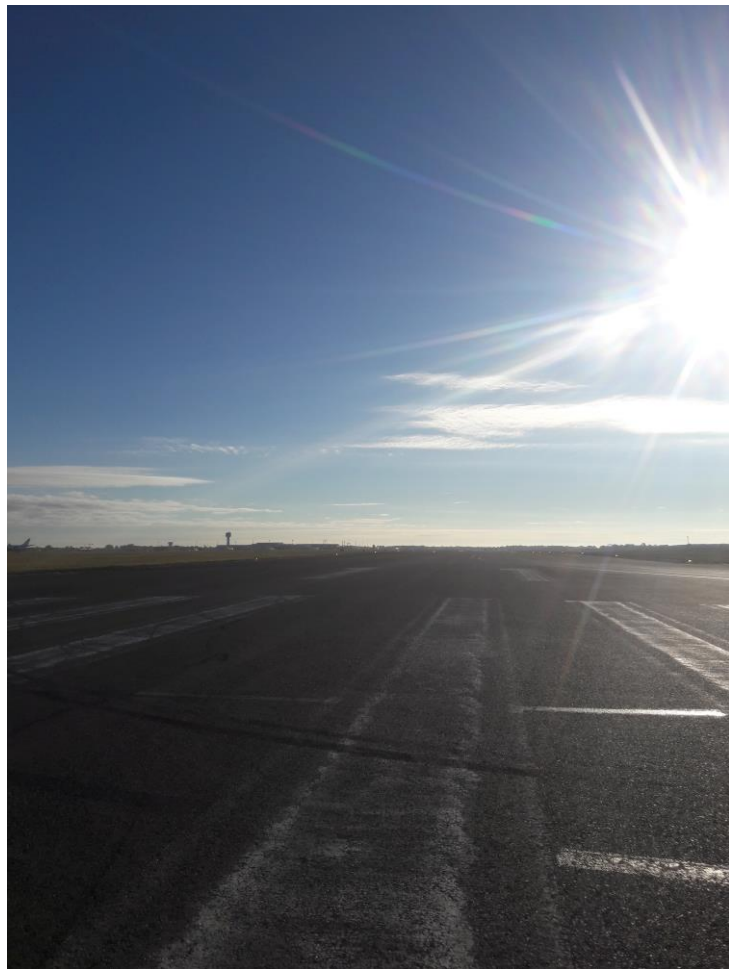


### **STAGE AEROPORT DE MERIGNAC**

*Ce stage à complètement répondu à mes attentes et les a même dépassé.*

*Il m'a aidé dans mon orientation future et a changé ma perception de ce métier. Il conforte un de mes grands choix d'orientation car ce métier nécessite de prendre une des filières auxquelles je m'intéressais. Ce stage ma beaucoup plus j'aimerais donc bien faire le métier que j'ai observé.*

*Je suis content d'avoir fait ce stage car il était très complet et ludique tout en étant sérieux et car j'ai pu aller à des endroits privilégiés (tours de contrôle, piste d'atterrissage, caserne etc.).*





*fin*