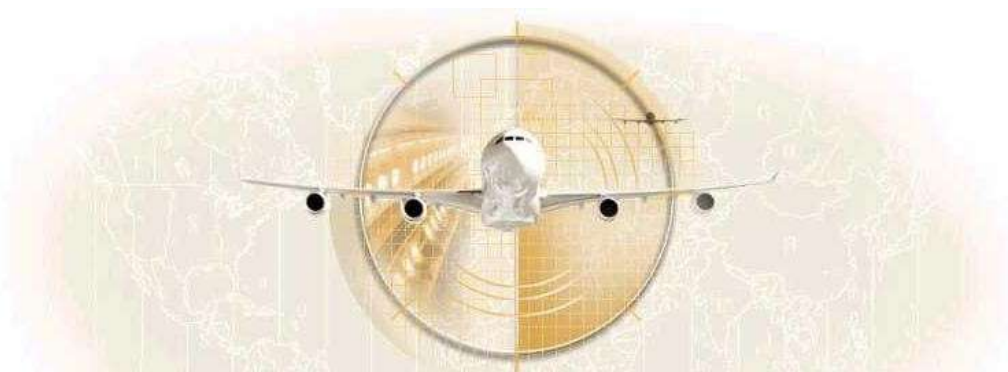


DOSSIER DE PRESENTATION

INSTITUT MAINTENANCE AERONAUTIQUE DE LA CARAÏBE



A - LES BESOINS EN PERSONNEL QUALIFIE ET LA REGLEMENTATION EASA

1. BESOINS DES PERSONNELS EN MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE:

L'OACI a publié une importante étude sur les besoins en formation 2010-2030.

https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/icao-study-reveals-strong-demand-for-qualified-aviation-personnel-up-to-2030_FR.aspx

| BESOIN/CAPACITE | NOMBRE (2030) | BESOIN FORMATION/AN | CAPACITE FORMATION / AN |
|------------------|---------------|---------------------|-------------------------|
| AFRIQUE | 58 600 | 3 800 | 600 |
| ASIE/PACIFIQUE | 289 500 | 19 000 | 4 300 |
| EUROPE | 330 500 | 23 000 | 14 600 |
| AM. LAT./CARAÏBE | 101 200 | 6 900 | 1 300 |
| MOYEN ORIENT | 60 000 | 4 100 | 2 000 |
| AM. DU NORD | 325 200 | 13 600 | 29 400 |
| MONDE | 1 165 000 | 70 400 | 52 200 |

→ Cette étude est la réponse initiale de l'OACI à la demande du marché.

→ Elle analyse les évolutions futures du transport et de la circulation aérienne.



→ Elle décrit les prévisions de mouvements et la croissance de la flotte.

→ Elle concerne trois catégories de personnel aéronautique:

- Les pilotes,
- Le personnel de maintenance,
- Les contrôleurs de trafic aérien.

Au niveau mondial, la population du personnel de maintenance doit augmenter d'un facteur de 2 de 2010 à

En Amérique latine/Caraïbe, les besoins de formation pour les personnels d'entretien sont de 6 900 par an et la capacité actuelle de 1 300 par an.

2. LA REGLEMENTATION EUROPEENNE:

L'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) a été créée en 2003. L'EASA a établi une licence d'entretien d'aéronefs en vertu des règlements connus sous le nom de la PART 66.



La EASA (European Aviation Safety Agency) est l'Agence Européenne de l'Aviation Civile).

Elle est l'**Autorité** dont la mission première est de promouvoir les plus hauts standards de sécurité dans l'aviation civile.

L'EASA étant une organisation supranationale, les États membres ne peuvent plus:

- s'écarter des règles communes,
- imposer des exigences supplémentaires ou
- conclure directement des accords avec les pays tiers.

Les principales tâches de l'Agence comprennent:

- **L'élaboration de la législation de la sécurité aérienne** et des conseils techniques à la Commission européenne et aux États membres;
- **La formation et la qualification des personnels,**
- **La sécurité et la certification de type d'aéronefs**, de moteurs et de pièces;
- **L'approbation des organismes de conception d'avions** du monde et des **organisations de maintenance** européennes.

LE REGLEMENT (EU) EASA N° 1321/2014 (COMMISSION EUROPEENNE):

Il est la référence réglementaire de l'Aviation Civile Européenne. Il fixe le contexte réglementaire "**relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (SIC)**" - Voir ICI.**

2. LES LICENCES DE CATÉGORIE A, B1, B2 et B3:

Les licences de catégorie A ne permettent d'effectuer que des tâches simples, telles que le changement d'une roue pour la partie mécanique, ou le changement d'une ampoule pour la partie électrique.

Les personnels de catégorie A travaillent généralement sur des avions en ligne, dans les aéroports;

Les Licences Catégorie B sont destinées à former les mécaniciens qui effectuent l'entretien dans les centres de maintenance agréés PART-145.

Ces personnels peuvent être utilisés pour l'entretien courant, l'inspection ou dans des rôles de supervision.

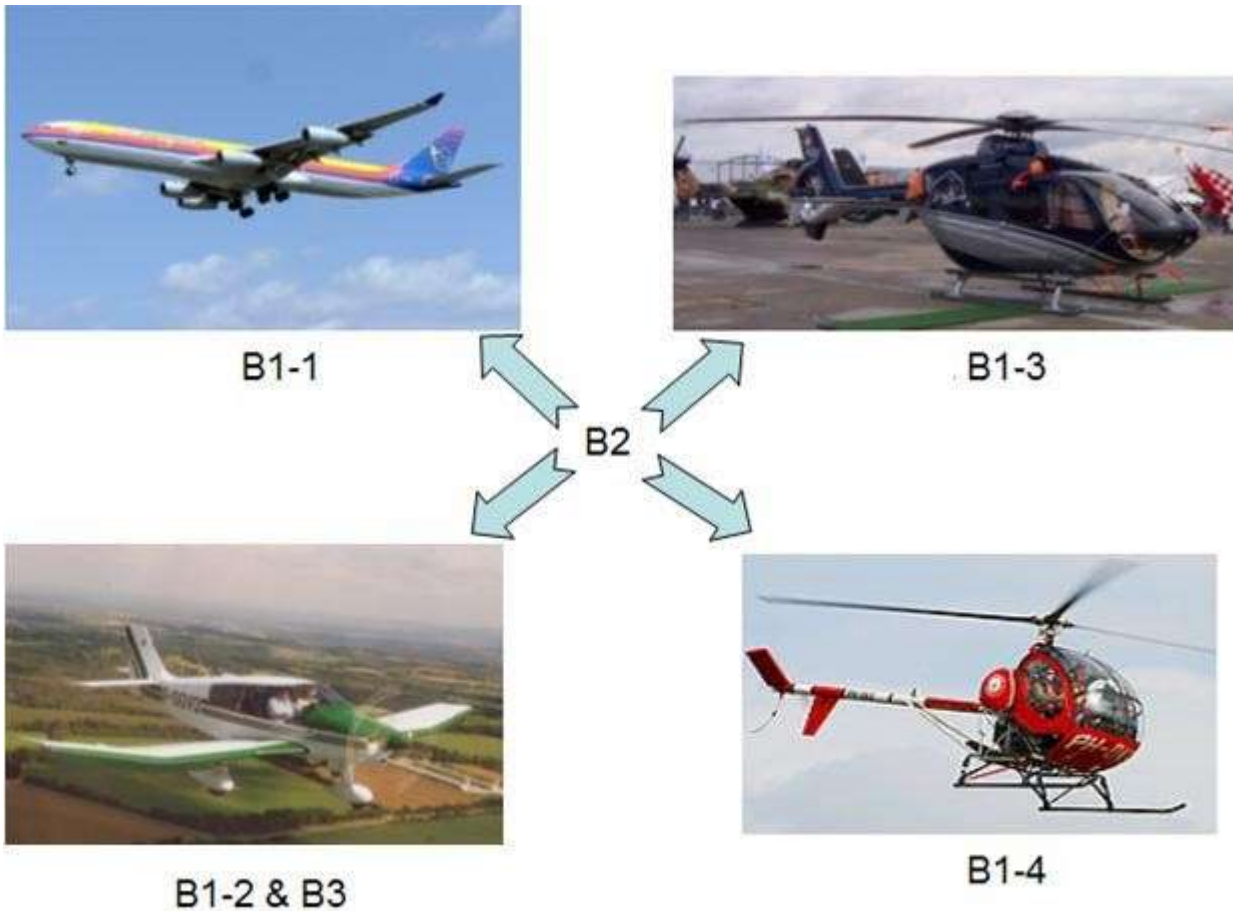
▪ **CATEGORIE B1:**

Les sous-catégories au sein de la licence B1 sont les suivantes:

- Catégorie B1.1 - Avions à turbines,
- Catégorie B1.2 - Avions à pistons,



- Catégorie B1.3 - Hélicoptères à turbines,
- Catégorie B1.4 - Hélicoptères à pistons.



Les responsabilités et compétences du Personnel de catégorie B1 exige une connaissance plus détaillée que pour la catégorie A et, par conséquent, une période de formation plus importante (24 mois / 8 mois)..

Les catégories B1 sont orientées "Mécanique" et couvrent les domaines de la structure de l'aéronef, les systèmes de la cellule, les moteurs et hélices.

Le titulaire de la licence B1 sera en mesure de certifier tous les travaux électriques, y compris les systèmes d'alimentation et de distribution des systèmes de commande et de signalisation.

II POURRA SIGNER L'APRS (APPROBATION POUR REMISE EN SERCICE. Ce document permet à l'aéronef (Avion ou Hélicoptère) de reprendre son activité aérienne après une réparation structure ou moteur.

▪ **CATEGORIE B2:**

La catégorie B2 confère des privilèges semblables à ceux du technicien en mécanique pour couvrir la génération et la distribution électrique ainsi que les systèmes d'indication et de contrôle associés aux systèmes avioniques.

La catégorie B2 permet d'intervenir sur tous types d'aéronefs:

- sur avion,
- sur hélicoptère,
- à turbine à gaz,
- à moteur à pistons.

▪ **CATEGORIE B3:**

La Catégorie B3 ne concerne que les avions légers non pressurés: poids inférieur à 2 000 kg.

REPARTITION DES MODULES ENTRE CATEGORIES

| MODULES | A1 | A2 | A3 | A4 | B1.1 | B1.2 | B1.3 | B1.4 | B2 | B3 |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Module 01: Mathématiques | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 02: Physique | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 03: Electricité | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 04: Electronique | | | | | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 05: Digital Techniques | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 06: Matériels et Matériel | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 07: Maintenance Practices | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 08: Aerodynamics | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 09: Facteurs humains | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 10: Legislation | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| Module 11: Systèmes Avions | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | | | | ✓ |
| Module 12: Systèmes Hélicoptères | | | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | | |
| Module 13: Avionique | | | | | | | | | ✓ | |
| Module 14: Propulsion | | | | | | | | | ✓ | |
| Module 15: Turbines à Gaz | ✓ | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | |
| Module 16: Moteur à Piston | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | ✓ | | ✓ |
| Module 17: Hélice | ✓ | ✓ | | | ✓ | ✓ | | | | ✓ |
| TOTAL PAR CATEGORIE | 800 | 800 | 800 | 800 | 2400 | 2400 | 2400 | 2400 | 2200 | 1000 |

3. LES EMPLOIS

A. LES EMPLOIS DE CADRES SUPERIEURS:

Ils sont accessibles aux étudiants qui ont réalisé des études longues et obtenu un **Master 2**. Ces formations sont accessibles dans des instituts universitaires tels que:

- **I'MA (Institut Maintenance Aéronautique) de l'Université de Bordeaux**
VOIR LA PRESENTATION WEB
- **B. Balamand Institut Aéronautique (BIA) à Balamand - Liban**
VOIR LA PRÉSENTATION WEB

Par exemple, à l'IMA, plus de **3500 étudiants** ont été diplômés (licence et maîtrise) à l'Institut Maintenance Aéronautique Bordeaux-Mérignac (IMA). La majorité d'entre-eux exercent des fonctions de Cadre supérieur, telles que::

- **Ingénieur** au sein d'entreprises majeures comme Airbus, Dassault Aviation, Air France, Thales, Bombardier, Safran, etc ... ou d'Organisme de surveillance et de réglementation comme l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (EASA) ou autres (DGAC, OSAC,..)
- **Ingénieur commercial, responsable gestion ou administratif.**

B. LES EMPLOIS DE CADRES INTERMEDIAIRES:

Ils s'adressent aux publics du niveau "Bachelor-BSc" universitaire et/ou "licence EASA PART-66". C'est ici que la demande est la plus forte.

On trouvera ci-dessous un exemple des demandes d'emploi concernant ce type de personnels que l'on rencontre en permanence sur internet.

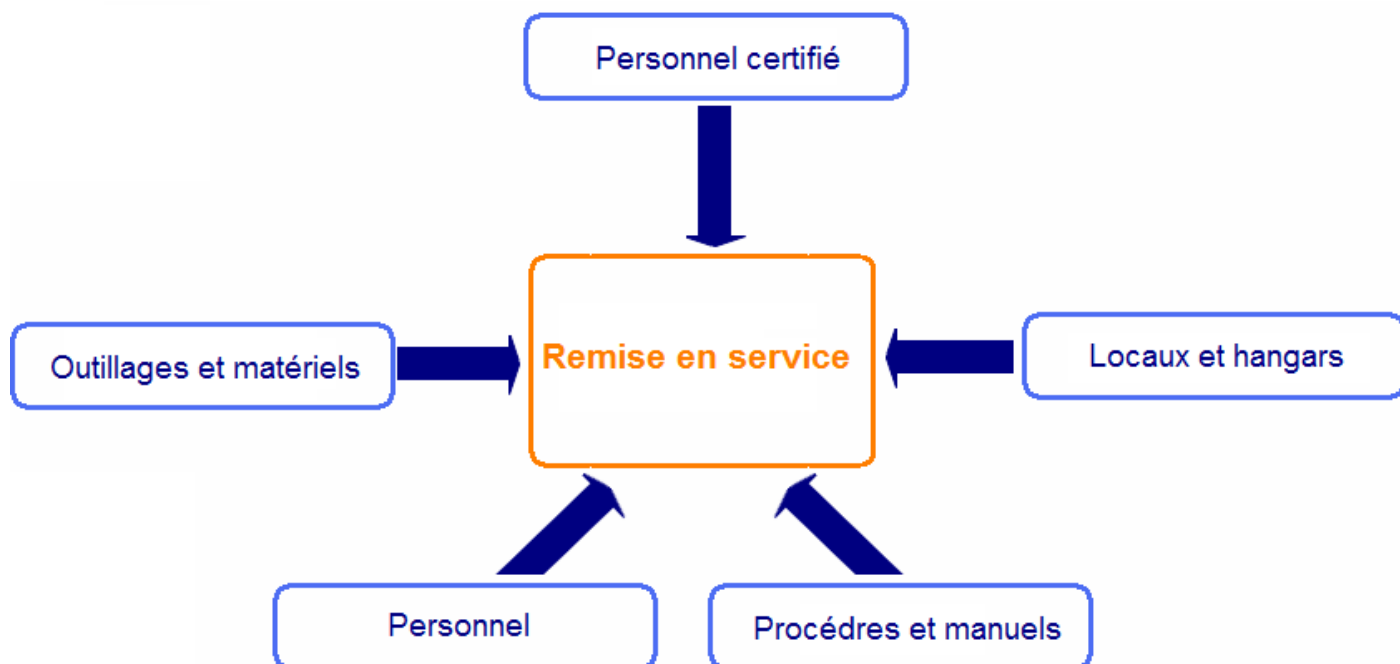
Quelques exemples d'offres d'emploi en ligne.

- <https://www.aerocontact.com/emploi-aeronautique/emploi-mecanicien-b1>
- <https://www.optioncarriere.com/emploi-maintenance-aeronautique-b1.html>
- https://www.simplyhired.fr/search?q=m%C3%A9canicien+b1+-airbus%2Fboeing&job=r1zX4-bvf6N_43wqfxlCifTi-UyR0XBYI-7RqwW6lyjhkTS2t4Ajljg
- <https://www.aerobuzz.fr/transport-aerien/recherche-mecaniciens/>
- etc

4. LES COMPETENCES ACQUISES GRÂCE A LA FORMATION IMAC:

La formation IMAC est une formation qualifiante qui permet de bénéficier de compétences particulières dans les métiers de l'entretien des aéronefs (avions et hélicoptères).

Un centre MRO (Maintenance Repair Overhaul) a l'obligation de disposer de l'**agrément EASA PART-145** si il souhaite entretenir les aéronefs qui volent en Europe.



Pour cela ils doivent justifier des critères Qualité formels, parmi lesquels figurent la qualification des personnels, en particulier disposant de la "licence EASA PART-66".

Les titulaires de la qualification "licence EASA PART-66" disposent de nombreuses prérogatives (compétences professionnelles).

Citons en DEUX..

- La première concerne la **qualification de type (QT) avion. 7**
Par exemple la QT A350 permet à celui qui la possède d'intervenir sur certaines tâches "réservées" sur ce type d'avion (A350).
Cette qualification s'obtient généralement après un stage de 5 à 6 semaines effectué chez le constructeur.

Pour prétendre à faire une telle QT, il faut déjà posséder la licence de base EASA PART-66.

- La seconde concerne l'APRS (Approbaton Pour Remise en Service).

Seuls, les titulaires de la "licence EASA PART-66" peuvent signer un tel document, celui qui autorise l'avion à reprendre son vol après un chantier de maintenance.

B - L'OFFRE DE FORMATION DE L'IMAC

1. ORGANISATION GENERALE DE LA FORMATION:

L'IMAC assure depuis octobre 2016 la formation à la "licence EASA PART-66" dans la catégorie B1.1: avions à turbines.

NOTE IMPORTANTE:

Les supports de formation sont en langue anglaise. Ceci est indispensable pour préparer à un métier dans lequel toute la documentation et tous les supports techniques sont rédigés en anglais.

Cependant, dans le cas de difficultés ponctuelles, il sera possible d'obtenir les versions françaises.

Les enseignements, en revanche, sont réalisés en français.

La formation en CENTRE comprend les modules suivants:

| MODULE | TITRE |
|------------------|--|
| 01 | MATHEMATIQUES |
| 02 | PHYSIQUE |
| 03 | PRINCIPES ESSENTIELS D'ELECTRICITE |
| 04 | PRINCIPES ESSENTIELS D'ELECTRONIQUE |
| 05 | TECHNIQUES DIGITALES - INSTRUMENTATION |
| 06 | MATERIAUX ET MATERIELS |
| 07A | PRATIQUES DE LA MAINTENANCE |
| 08 | AERODYNAMIQUE |
| 09A | FACTEURS HUMAINS |
| 10 | LEGISLATION AERONAUTIQUE |
| 11A | AVIONS A TURBINES, AERODYNAMIQUE, STRUCTURES ET SYSTEMES |
| 12 | N/A |
| 13 | N/A |
| 14 | N/A |
| 15 | TURBINE A GAZ |
| 16 | N/A |
| 17A | HELICES |
| SIAGE INDUSTRIEL | |

2. DUREE ET LIEU DE LA FORMATION:

La durée de la formation est de 2400 H et se décompose en deux parties bien distinctes:

- La formation en CENTRE dont la durée est de 1800 H, répartie en:
 - 1400 H de formation théorique,
 - 400 H de TPs (travaux pratiques),
- Un stage industriel d'une durée de 600 H (4 mois 1/2) réalisé dans un MRO agréé EASA PART-145

Aujourd'hui, la formation en CENTRE est dispensée dans des locaux situés:

IMMEUBLE CADUCEE - MORNE VARGAIN - 97 139 - LES ABYMES

Le stage pratique des étudiants de la première promotion s'est effectué dans les entreprises suivantes;

- **SABENA TECHNICS** à Bordeaux-Mérignac, pour 3 étudiants,
- **AUR ANTILLES EXPRESS**, sur l'aéroport du Raizet en Guadeloupe, pour 3 étudiants.:

3. PRESENTATION DES MODULES DE FORMATION:

A. FORMATION GENERALE:

Les quatre premiers modules (Mathématiques, Physique, Electricité générale et Electronique) apportent les connaissances scientifiques et technologiques nécessaires à la bonne compréhension des modules spécifiques suivants.

- **MODULE 1 - MATHEMATIQUES:**

Il traite des bases essentielles concernant le calcul arithmétique et algébrique, les fonctions et les équations ainsi que les notions fondamentales de géométrie et de trigonométrie.

- **MODULE 2 - PHYSIQUE:**

Il permet de comprendre les règles mécaniques qui régissent la statique, la cinématique et la dynamique des systèmes de corps matériels, les systèmes thermodynamiques et les machines thermiques.

Ce module présente l'optique géométrique, ainsi que la propagation des ondes de pression transversales et longitudinales.

L'étude approfondie du bruit et des nuisances sonores font partie intégrales de ce module.

- **MODULE 3 - ELECTRICITE GENERALE:**

Il aborde l'ensemble des notions concernant l'électrostatique, le courant continu, le courant alternatif ainsi que celles du magnétisme.

Les lois relatives aux circuits résistifs, capacitifs et inductifs sont présentées avec de très nombreuses applications prises dans des problématiques aéronautiques.

La puissance électrique, l'énergie et le facteur de puissance des dispositifs électriques sont également au cœur de ce module.

L'étude approfondie des transformateurs électriques, des redresseurs, des filtres est dans ce module.

Enfin, ce module explique le fonctionnement des générateurs et moteurs électriques, aussi bien en courant continu qu'en courant alternatif.

- **MODULE 4 - ELECTRONIQUE:**

Dans la formation PART-66 catégorie B1.1, le module électronique se limite à l'étude des semi-conducteurs (diodes, transistors et autres jonctions), des circuits intégrés et des servomécanismes.

Il s'attache à expliquer les comportements microscopiques des électrons dans la matière pour expliquer les phénomènes macroscopiques de barrière de potentiel, d'amplification, de rectification.

Les portes logiques et leurs applications dans les circuits électroniques sont particulièrement étudiées dans ce module du fait de leur nombreuses applications en aéronautique.

B. FORMATION SPECIALISEE EN MAINTENANCE AERONAUTIQUE:

- **MODULE 5 - TECHNIQUES DIGITALES - INSTRUMENTATION:**

L'objectif de ce module est d'apporter aux titulaires de la licence B1.1 des connaissances solides sur la gestion de l'avion en vol, aussi bien du point de vue de son pilotage, que de sa protection ou encore du confort de ses passagers.

Les avions modernes sont pilotés et contrôlés par de très nombreux systèmes numériques (ou digitaux)..

C'est aujourd'hui le cas des systèmes de pilotage tels que:

- ECAM-Electronic Centralised Aircraft Monitoring
- EICAS-Engine Indication and Crew Alerting System
- EFIS-Electronic Flight Instrument System
- FMS-Flight Management System
- ACARS-ARINC Communication and Addressing and Reporting System
- TCAS-Traffic Alert Collision Avoidance System
- FBW-Fly-by-Wire
- IRS-Inertial Reference System;
- GPS-Global Positioning System

Ces systèmes sont regroupés dans une organisation globale appelée IMA (Integrated Modular Avionics).

Par ailleurs, les fonctions d'information, d'assistance cockpit et cabine sont gérées par des dispositifs à base de systèmes digitaux qui sont désignés par:

- les bus de données,
- les systèmes logiciels et informatiques,
- les fibres optiques,
- les écrans électroniques.
- les systèmes "Cabine"
- les systèmes "Information communication"

La bonne compréhension de ces dispositifs nécessite une connaissance d'autres fonctions ou systèmes intermédiaires tels que:

Enfin, les systèmes de prévention et de protection qu'utilisent les avions en vue de la protection contre les décharges extérieures électrostatiques (foudre) ou les agressions internes électromagnétiques font largement appel à des systèmes digitaux.

▪ **MODULE 6 - MATERIAUX ET MATERIELS:**

Dans ce module, il s'agit essentiellement d'apporter des connaissances sur la structure de l'avion, les matériaux qui le composent et les systèmes de fixation ou de mobilité entre certaines parties de l'avion. On étudiera en particulier:

- les matériaux ferreux, non ferreux et composites, ainsi que leurs caractéristiques mécaniques (traction, compression, flexion, fatigue),
- la corrosion et la dégradation de ces matériaux,
- les systèmes d'attache ou de mobilité entre ces matériaux(boulons, écrous, roulements, rivets, ressorts, etc.).
- Les dispositifs électriques (câbles et connecteurs).

▪ **MODULE 7 - PRATIQUES D'ENTRETIEN:**

Le module 7 traite des moyens à mettre en œuvre pour réaliser la maintenance des aéronefs, autant dans les aspects organisationnels; tels que la sécurité et la protection contre les accidents du travail) que dans les techniques d'entretien et les technologiques associées.

Il faut noter que la sécurité est également toujours présente dans les ces techniques d'entretien.

Parmi les points essentiels de ce module, notons:

- la connaissance et l'utilisation des outils
- les tests électriques,
- la lecture de plans la compréhension des outils d'information technique
- la réparation des circuits électriques
- les techniques de rivetage, soudure et d'assemblages,
- les transmissions,
- la mise en œuvre des matériaux métalliques, non métalliques et composites,
- les techniques de recherche de pannes (visuelles, horoscopiques, contrôles non destructifs),

le stockage et la gestion de l'avion,
les procédures de maintenance et les obligations réglementaires.

▪ **MODULE 8 - AERODYNAMIQUE:**

Il permet de comprendre pourquoi et comment vole un avion. Il aborde les questions relatives à la stabilité de l'avion et aux charges aérodynamiques auxquelles il est soumis.

MODULE 9 - FACTEUR HUMAINS:

Le module 9 permet d'analyser et de comprendre les situations dans lesquelles le mécanicien aéronautique est confronté durant son activité professionnelle.

Il s'agit par exemple d'expliquer:

- l'origine des accidents du travail,
- les contraintes physiologiques (bruit, éclairage, chaleur, etc. et les protections adaptées,
- les contraintes psychologiques (motivation, travail en groupe, hiérarchie, etc.),
- les méthodes de communication.

▪ **MODULE 10 - LEGISLATION:**

Ce module aborde les différents cadres de la réglementation aéronautique.

Il détaille en particulier:

- le règlement européen EU-EASA n° 748/2012 et EU-EASA n° 1321/2014,
- la définition de l'Autorité de référence selon les situations (DGAC, EASA, etc.)
- les obligations d'entretien et procédures associées,
- les documents réglementaires à fournir à l'Autorité.

▪ **MODULE 11 - TECHNOLOGIE AVION:**

Ce module présente l'avion et l'ensemble des systèmes mécaniques, hydrauliques, pneumatiques et électriques qui le composent.

On étudiera durant ce module:

- la structure de l'avion: fuselage, ailes, nacelles, etc.,
- les systèmes de vol: ailerons, spoilers, volets, élévateurs, rudder, etc.,
- le conditionnement de l'air,
- l'électricité de puissance,
- les instruments et l'avionique,
- le système carburant,
- la pression hydraulique,
- les trains d'atterrissages,
- le système d'éclairage,
- les systèmes de cabine,
- les systèmes d'information,
- les autres équipements (eau, air, oxygène, déchets),
- la protection contre l'incendie,
- la protection contre le givre et la pluie,
- les autres dispositifs de sécurité (alarmes, équipements de secours).

▪ **MODULE 15 - MOTEUR A TURBINES:**

Ce module aborde tous les aspects de la motorisation des avions à turbine.

Après une présentation complète des turbines à gaz (admission, compression, combustion, échappement), les systèmes composant ces turbines sont détaillés comme suit:

- Système carburant,
- Circuit de lubrification,
- circuit d'air,
- circuit d'allumage.
- Les différents types de turbines à gaz sont ensuite présentés:
- turbopropulseurs,



- turbomoteurs,
 - APU - Groupes auxiliaires de bord.
 - Enfin des compléments sont apportés concernant l'installation des turbines à gaz, la protection incendie et la surveillance des performances.
- **MODULE 17 - HELICES:**
Il permet de connaître comment une hélice est construite, son fonctionnement (pas, synchronisation), ainsi que sa protection contre le givrage.

**TELECHARGER LES SYLLABUS EASA PART-66, NOUS
CATEGORIE B1, EN VERSION FRANCAISE**

[ICI](#)

C - LE RECRUTEMENT

1. LES PRE-REQUIS:

Les candidats doivent avoir le baccalauréat, ou le niveau baccalauréat avec une première expérience professionnelle.

Ceci est demandé dans le dossier de candidature (voir ci-dessous):

ETUDES PRECEDENTES

Indication de la série du Baccalauréat et des diplômes d'enseignement supérieur obtenus

| | Section | Etablissement - Ville | Année | Diplômes |
|-----------|---------|-----------------------|-------|----------|
| Terminale | | | | |
| Autres | | | | |

EXPERIENCES PROFESSIONNELLES

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | |
| | | | |

Le recrutement s'effectue en deux étapes:

- Analyse du dossier de candidature en tenant compte de la motivation et du niveau scolaire,
- Si nécessaire, un entretien avec candidats potentiels sera organisé (Présentiel ou Skype).

TELECHARGER VOTRE DOSSIER DE CANDIDATURE

ICI

5. IMAC - PUBLICS CIBLES:

La formation s'adresse à **trois types de publics**:

- Les personnes en **emploi qui désirent bénéficier d'un CIF** en vue d'une formation qualifiante en vue d'une progression de carrière ou d'une ré-orientation professionnelle.
- Les **demandeurs d'emploi** ayant eu une première expérience professionnelles et qui peuvent espérer une aide financière de type Pôle-Emploi / Collectivités (Région, Département, etc.):
- Les personnes ayant validé un baccalauréat scientifique ou technologique, en **poursuite d'études**, qui souhaitent se diriger vers les métiers de la maintenance aéronautique.

6. IMAC - LES AIDES FINANCIERES:

VOUS ETES SALARIE

CONGE INDIVIDUEL DE FORMATION: RENSEIGNEZ-VOUS

ICI

LE CONGE INDIVIDUEL DE FORMATION

Pour bénéficier du Congé Individuel de Formation (CIF), au titre d'un CDD, vous devez justifier d'un CDD de 4 mois dans les 12 derniers mois et de 24 mois d'activité salariée sur les 5 dernières années.

En revanche, au titre d'un CDI, vous devez justifier d'un an d'ancienneté dans la société et de 24 mois d'activité salariée depuis le début de votre activité.

Quand vous aurez défini votre projet professionnel et la formation qui vous convient, contactez le Fongecif dont vous dépendez ou tout autre organisme paritaire (AGECIF, AFDAS, OPCAREG, ANFH, etc.) en fonction d'un éventuel accord de branche (se renseigner auprès du Responsable du personnel).

Il faut impérativement respecter les délais en vigueur et déposer la demande de prise en charge de la rémunération et des frais de formation et d'éventuels frais de séjour ou de transport auprès de l'organisme généralement 3 mois avant l'entrée en formation (sauf modalité spécifique).

Une commission chargée de représentants d'employeurs et de salariés se réunit périodiquement pour étudier votre demande.

LA FORMATION PROFESSIONNELLE

L'employeur qui veut organiser un plan de formation demande l'avis du Comité d'Entreprise ou, à défaut, des représentants du personnel qui désignent les salariés devant participer aux stages de formation.

Les salariés intéressés et non désignés peuvent demander individuellement de participer au plan. Un stage de formation ne rompt pas le contrat de travail, le salaire est maintenu. Si la formation a lieu hors de l'entreprise, le transport sur les lieux de formation, ainsi que les frais d'hébergement incombent à celle-ci.

Les dépenses payées à un organisme extérieur à l'entreprise peuvent être déduites de la participation à la formation professionnelle continue (à condition qu'une convention ait été conclue avec un organisme, que la formation ait été faite dans l'année de cette convention et que les dépenses apparaissent en comptabilité).

VOUS ETES DEMANDEUR D'EMPLOI

RENSEIGNEZ-VOUS AUPRES DE PÔLE-EMPLOI

ICI

Les demandeurs d'emploi indemnisés peuvent bénéficier d'une rémunération pendant la durée de formation.

Deux mois environ avant l'entrée en stage, vous devez entamer une démarche auprès de l'agence Pôle Emploi dont vous relevez compte tenu de votre domicile, pour obtenir le bénéfice d'une aide au reclassement.

Cette aide constitue une rémunération. Elle ne prévoit pas de participation au coût de la formation. Le Fonds Social des ASSEDIC peut prendre une partie de ces frais à sa charge.

PRET ETUDIANT (INFORMATIONS NONCONTRACTUELLES)

La banque des Antilles Françaises (BDAF), la BRED Banque Populaire (Paris Rivoli ou localement) et/ou votre propre organisme bancaire peuvent vous accorder un prêt étudiant couvrant les frais d'études.

Ce prêt est généralement remboursable après les 24 mois de scolarité.

Une demande individuelle devra être établie par l'étudiant vers ces organismes.

AIDE INDIVIDUELLE A LA FORMATION

Un Prêt individuel à la formation, sans condition de ressources, peut être accordé par le Conseil Départemental de Guadeloupe. Ce prêt, à hauteur de 8000 € brut pour les deux années d'études, est versé en 9 mensualités chacune des 2 années.

Des aides spécifiques, certaines sous conditions de ressources, peuvent être également accordées par le Conseil Régional ou Départemental de Guadeloupe, le Conseil Territorial de Martinique ou le Conseil Territorial de Guyane.

Par ailleurs, l'Agence de l'Outre-Mer pour la Mobilité (LADOM) finance une partie des frais de déplacement, d'hébergement et d'installation pendant la durée du stage en entreprise

Une demande individuelle devra être établie par l'étudiant vers ces organismes.

D - LES EXAMENS

1. GENERALITES:

Tous les examens doivent être réalisés en utilisant le format de **question à choix multiple** et **les questions à développement** comme spécifié ci-après. Les réponses incorrectes doivent sembler toutes plausibles pour une personne ignorant le sujet.

Toutes les réponses possibles doivent être clairement en rapport avec la question et présenter un vocabulaire, une construction grammaticale et une longueur similaires.

Dans les questions portant sur des nombres, les réponses incorrectes doivent correspondre à des erreurs procédurales telles que des corrections appliquées dans le mauvais ordre ou des conversions d'unités erronées; il ne doit pas s'agir de simples nombres choisis au hasard.

- Chaque question à choix multiple doit avoir 3 réponses possibles, dont une doit être la réponse correcte, et le candidat doit disposer d'un temps par module qui est basé sur une moyenne nominale de 75 secondes par question.
- Chaque question à développement nécessite la préparation d'une réponse écrite et le candidat doit disposer de 20 minutes pour répondre à chacune de ces questions.
- Les questionnaires à développement doivent être élaborés et évalués en utilisant le programme de connaissances des modules 7A, 9A et 10.
- Chaque question possédera une réponse modèle élaborée pour elle, laquelle inclura également toute réponse de remplacement connue qui puisse se rapporter à d'autres subdivisions.
- La réponse modèle sera également détaillée en une liste des points importants connus comme les points clés
- La note de réussite pour chaque partie à choix multiple du module et sous-module de l'examen est de 75 %.
- La note de réussite pour chaque question à développement est de 75 %, c'est-à-dire que la réponse du candidat doit contenir 75 % des points clés concernés par la question, et il ne doit y avoir aucune erreur significative se rapportant aux points clés requis.
- Si seule la partie à choix multiple ou la partie à développement n'a pas été satisfaisante, alors il est uniquement nécessaire de repasser la partie à choix multiple ou la partie à développement qui était insuffisante, selon le cas.
- Les systèmes de marquage de pénalités ne doivent pas être utilisés pour déterminer si un candidat a réussi ou non.
- Un module non réussi ne peut pas être repassé pendant au moins 90 jours suivant la date de l'examen du module non réussi,

Le nombre maximum de tentatives consécutives pour chaque module est de trois. Une série de trois tentatives supplémentaires est autorisée après une période d'attente d'un an entre les deux séries.

Le demandeur doit communiquer par écrit à l'organisme de formation à la maintenance agréé ou à l'autorité compétente où la candidature est déposée pour un examen, le nombre et les dates des tentatives faites au cours de l'année écoulée, ainsi que l'organisme ou l'autorité compétente où ces tentatives ont eu lieu. Il incombe à l'organisme de formation à la maintenance ou à l'autorité compétente de contrôler le nombre de tentatives dans les délais impartis.

2. NOMBRE DE QUESTIONS PAR MODULE::

| TEGORIE B11 | | | |
|-------------|-------------|-------------------|--------------------|
| MODULE / | NOMBRE QCMS | DUREE DU CONTRÔLE | QUESTIONS A DEVPMT |
| 01 | 32 | 40 mn | |
| 02 | 52 | 65 mn | |
| 03 | 52 | 65 mn | |
| 04 | 20 | 25 mn | |
| 05 | 40 | 50 mn | |
| 06 | 72 | 90 mn | |
| 07 | 80 | 100 mn | 2 (40 mns) |
| 08 | 20 | 25 mn | |
| 09 | 20 | 25 mn | 1 (20 mns) |
| 10 | 40 | 50 mn | 1 (20 mns) |
| 11 | 140 | 175 mn | |
| 12 | - | - | |
| 13 | - | - | |
| 14 | - | - | |
| 15 | 92 | 115 mn | |
| 16 | - | - | |
| 17 | 32 | 40 mn | |

3. EXEMPLE DE QUESTION/REPONSE QCM:

Module 09A - Facteurs humains:

Question n° 7:

Concernant les "FACTEURS HUMAINS", quelle est l'affirmation exacte.
 Une tondeuse à gazon émet un bruit de niveau 90 dB. Quel sera le bruit émis
 par deux tondeuses identiques fonctionnant simultanément?

| | |
|---|---------|
| 1 | 180 dB. |
| 2 | 100 dB. |
| 3 | 93 dB. |

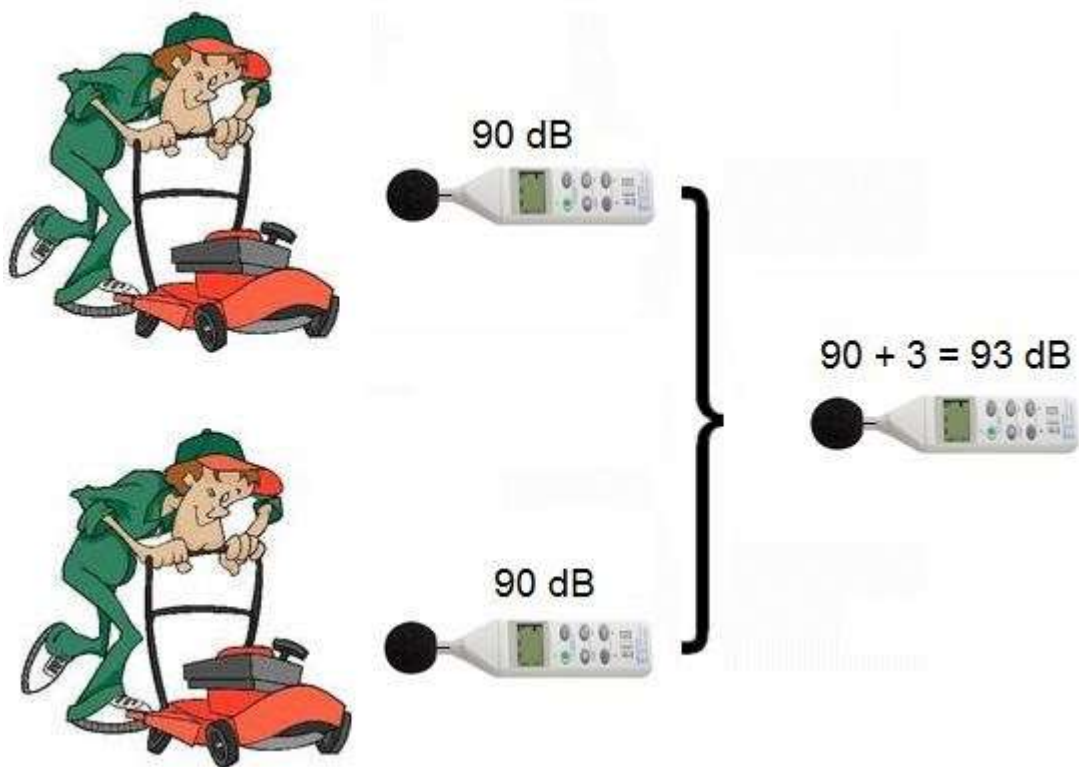
Bonne réponse:

Réponse et justification à la question n° 7:

| | |
|---|---------|
| 1 | 180 dB. |
| 2 | 100 dB. |
| 3 | 93 dB |

Bonne réponse: 3

Justification:



Note: Cette question est issue de la leçon 1G-09A-02-B1-B2 du chapitre 09: HUMAN FACTORS (page 27).

MODULE 9A. HUMAN FACTORS - B1 & B2 CATEGORIES

| | | |
|---|--|----------|
| 9.2. HUMAN PERFORMANCE AND LIMITATIONS | | |
| Vision; Hearing; Information processing; Attention and perception; Memory; Claustrophobia and physical access. | <u>AG-09A-02-B1-B2</u> | 2 |
| 9.3. SOCIAL PSYCHOLOGY | | |

E - LES AIDES PEDAGOGIQUES

Dans la panoplie des outils assurant le suivi de la Qualité de la formation, il en est un qui permet de mesurer "la fiche d'écart pédagogique" .

Chaque étudiant peut utiliser ce moyen pour alerter l'IMAC d'une difficulté rencontrée.

Cette fiche fait partie des éléments de mesure de la Qualité de la formation.

Elle permet à chacun des acteurs de la formation (apprenants, enseignants, dirigeants) de déposer une alerte consécutive à un écart pédagogique, ressenti ou mesuré.

Ceci a pour effet de déclencher une réflexion suivi par une action corrective.

| INSTITUT MAINTENANCE AERONAUTIQUE CARAÏBE | | | |
|--|--|---|------------------------|
| Fiche d'écart pédagogique N°: | | | |
| Lieu: | Date: | Discipline: | |
| Nom de l'auteur: | | | |
| Prestation concernée | | Personnes destinataires | |
| | | Nom: Nom: Nom: | |
| Note relative à l'écart (Auteur): | | | |
| Ecart N° | Classification: Majeur Mineur | Responsable de l'action: | Echéance: |
| Plan d'action corrective: | | | Echéance : |
| Commentaire (Qualité) | | | Date de solde : |
| : | | | |

La réponse apportée (action corrective) tiendra compte de la nature du problème rencontré.

S'il s'agit d'une difficulté ressentie par le groupe d'apprenants, la réponse sera collective. L'enseignant reprendra son cours de façon à résoudre cette difficulté.

En revanche, il arrive souvent que la difficulté ne concerne qu'un seul étudiant du groupe, par exemple à la suite d'une absence due à une maladie.

Dans ce cas, la réponse sera individuelle.

1. ElearnSTATION::

L'enseignant utilisera la plate forme de elearning (ElearnSTATION) de l'IMAC pour apporter individuellement l'aide attendue. Cette plateforme est d'un usage très souple et permet un échange simple de documents et un support à distance...

a) Accès à [ElearnSTATION](https://www.aerogates.com/elearning): (<https://www.aerogates.com/elearning>) .

Chaque étudiant dispose de ses codes d'accès à ElearnSTATION. Il en est de même pour chaque enseignant.



b) Guide de ElearnSTATION:

Chaque étudiant dispose de ses codes d'accès à ElearnSTATION. Il en est de même pour chaque enseignant.

Une formation de 3H est donnée à l'utilisation de la plateforme. Voir [GUIDE ElearnSTATION](#).

<https://www.elearnstation.com/IMAC/ELS-GUIDE.pdf>

2. VERSION FRANCAISE DES COURS:

Il peut arriver que les étudiants aient besoin de consulter des cours spécifiques, par exemple pour préparer une séance future de Travaux Pratiques. Dans cette hypothèse, ils auront les cours traduits directement accessibles depuis l'emploi du temps qui prévoit cette préparation.

Exemple d'emploi du temps intelligent ([voir ICI](#)).

F - LE REGLEMENT INTERIEUR DE L'IMAC

TELECHARGER LE REGLEMENT INTERIEUR DE L'IMAC

[ICI](#)