Remerciements :

Lors de mon expérience à la Snecma, j’ai été suivi par quelques personnes que je souhaiterais remercier pour m’avoir transmis leur savoir. Tout d’abord mon tuteur Christophe Feurmour, et également la totalité de mon équipe qui m’ont fait découvrir les différentes spécialisations de leurs métiers durant ces 4 semaines. Je remercie également Sylvie Scrabalat pour m’avoir permis de réaliser ce job.

Safran est un grand groupe industriel et technologique français, présent au niveau international dans les domaines de l’aéronautique, astronautique, de la défense et de la sécurité. Il est créé en 2005 lors de la fusion entre Snecma et Sagem.

Un avion équipé de moteurs CFM56 décolle toutes les 2 secondes

Safran Aircraft Engines fournit 530 clients et opérateurs dans le monde

15 700 collaborateurs

35 sites de production de maintenance

gennevilliers saint quentin en yvelines corbeil reau/ villaroche

1100 commande de moteur leap à ce jour

Safran Aircraft Engines, anciennement Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation puis Snecma, est une société [française](https://fr.wikipedia.org/wiki/France) du groupe [Safran](https://fr.wikipedia.org/wiki/Safran_(entreprise)), spécialisée dans l'étude et la fabrication de [moteurs](https://fr.wikipedia.org/wiki/Moteur) pour l'industrie [aéronautique](https://fr.wikipedia.org/wiki/A%C3%A9ronautique) et [spatiale](https://fr.wikipedia.org/wiki/Espace_(cosmologie)). Motoriste de premier rang, Safran Aircraft Engines conçoit, développe, produit et commercialise, seul ou en coopération, des moteurs pour avions civils et militaires, pour lanceurs spatiaux et satellites. Safran Aircraft Engines équipe l'ensemble des avions de chasse français comme le [Rafale](https://fr.wikipedia.org/wiki/Dassault_Rafale) avec son moteur [M88](https://fr.wikipedia.org/wiki/Snecma_M88) ou le [Mirage 2000](https://fr.wikipedia.org/wiki/Dassault_Mirage_2000) avec son moteur [M53](https://fr.wikipedia.org/wiki/Snecma_M53). Avec [General Electric](https://fr.wikipedia.org/wiki/General_Electric), Safran Aircraft Engines a créé la [coentreprise](https://fr.wikipedia.org/wiki/Coentreprise) [CFM International](https://fr.wikipedia.org/wiki/CFM_International) qui motorise aussi bien les avions [Airbus](https://fr.wikipedia.org/wiki/Airbus) que les avions [Boeing](https://fr.wikipedia.org/wiki/Boeing), ainsi que la [coentreprise](https://fr.wikipedia.org/wiki/Coentreprise) [CFM Materials](https://fr.wikipedia.org/wiki/CFM_Materials), proposant des pièces d'occasions pour les moteurs CFM56. Safran Aircraft Engines réalise également les étages principaux de la fusée [Ariane](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ariane_(fus%C3%A9e)).

Création : 29 mai 1945

Siège social : Courcouronnes Olivier Andriès

* Évolution des logo de l'entreprise
* [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/fr/thumb/9/96/Snecma_-_logo_2005.jpg/120px-Snecma_-_logo_2005.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Snecma_-_logo_2005.jpg)

Logo avant 2005

* [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/fr/thumb/9/9c/Snecma_logo.jpg/120px-Snecma_logo.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Snecma_logo.jpg)

Logo de 2005 à 2010

* [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/fr/thumb/0/01/Snecma_-_logo_2010.png/120px-Snecma_-_logo_2010.png](https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Snecma_-_logo_2010.png)

Logo de 2010 à 2016

7.6 milliards [€](https://fr.wikipedia.org/wiki/Euro) (2015)

Déroulement de mon travail :

En premier lieu, mes horaires de travail n’étaient pas classiques car j’étais en horaires alternées. J’étais dans une équipe de huit personnes composé uniquement d’hommes. Lors de la première semaine j’ai intégré l’équipe du matin, puis la semaine suivante nous devenions l’équipe de l’après midi et ainsi de suite pendant 4 semaines. J’ai donc passé deux semaines avec les horaires du matin qui sont de 6h30 à 14h06, avec une pause déjeuner d’une heure à 11h. Puis deux semaines avec les horaires de l’après midi qui sont de 13h30 à 21h06 avec une pause déjeuner d’une heure à 18h. Je n’ai jamais changé d’équipe pendant la totalité de mon contrat.

Avant de vous expliquer le déroulement de mon travail pendant ce mois de juillet, je vous introduis l’environnement dans lequel j’étais au quotidien.

Le site Snecma de Villaroche est composé d’environ 15 bâtiments, et comme vous pouvez le voir sur le plan ci dessous, j’étais habilité au bâtiment 40.

Ce bâtiment est actif depuis peu (Mai 2016) et est divisé en plusieurs zones appelés cellules coupés verticalement de façon logique.

La cellule 1 est entièrement dévoué au nouveau moteur Safran, le LEAP.

La cellule 2, "couplé" avec la cellule 1, comporte essentiellement différentes pièces du moteur Leap.

Toutes les autres cellules appart la cellule 1 et 2 sont dédiés au moteur CFM.

La cellule 3 appelé "cellule d’expédition" est uniquement dédié au transport de tous les colis/pièces/cartons vers les autres bâtiments, ou vers des destinations dans la France ou encore à l’étranger. Ils sont effectués par un sous traitant Snecma appelé SOFLOG.

La cellule 4, celle où je travaillais est divisé en 2 avec une partie uniquement dédié a un sous-traitant de la Snecma appelé ONET logistique, et notre partie qui s’occupe de la préparation d’envoi de pièces dont je reviendrai plus précisément un peu plus tard.

La cellule 5 est divisé en 2, avec une partie où sont entreposés les plus petites pièces du moteur (vis, joints) et une partie où sont entreposés une partie des pièces composant le CFM.

La cellule 6 est là où sont entreposés toutes les autres pièces du moteur CFM, et c’est là ou sont réalisés les chariots dont j’expliquerai le fonctionnement au cours de ce rapport.

Je détaillerai plus profondément chaque cellule au fur et à mesure de mon parcours effectué dans la société.

Pendant ces 4 semaines, j’ai pu être guidé particulièrement par deux ouvriers de mon équipe qui m’ont enseignés un panel de différentes tâches que font chacune de ces personnes dans ce bâtiment.

Chaque jour un planning est affiché et indique à chaque personne de l’équipe les tâches qu’il lui sont attribués pendant la journée. Il y a un chef de secteur qui était mon tuteur durant ces 4 semaines et un chef d’équipe qu’on appelle « pilote » qui contrôle l’avancement des opérations et qui vérifie que toutes les commandes soient prêtes en temps et en heure. Il possède également la « signature internationale » qu’on nomme EASA qui est nécessaire sur beaucoup de documents officiels pour permettre de les envoyer.