

**Dans l'aviation, la sécurité dépend très largement du personnel d'entretien, de ses compétences et de son sens des responsabilités. Les qualifications de ce personnel et celles des écoles qui prétendent le former vont devoir être soumises aux normes européennes, harmonisation internationale oblige.**

Cela peut paraître étonnant: d'un côté, des prescriptions légales exigeant que les travaux d'entretien d'aéronefs et de leurs éléments ne soient attestés que par du personnel titulaire d'une licence, de l'autre, l'absence, en Suisse, de toute formation professionnelle de base comme mécanicien d'aéronefs. Néanmoins, la bonne collaboration entre l'industrie, sa communauté d'intérêts, l'Association suisse des entreprises aérotechniques (SVFB), l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie (OFFT) et l'OFAC fait que la formation professionnelle et l'attribution des licences s'appuient sur des bases solides. La formation est assurée par l'industrie et la SVFB. L'OFAC en assume (avec l'OFFT) la haute surveillance et attribue les licences.



#### Formation par étapes

Le technicien diplômé qui souhaite acquérir une formation de mécanicien d'aéronefs ou de spécialiste doit travailler durant plusieurs années dans le domaine pour lequel il veut obtenir la licence. Les exigences relatives à cette phase pratique dépendront de la formation antérieure et du type de spécialisation recherché. Parallèlement, le candidat acquiert les connaissances théoriques requises en étudiant à domicile ou dans des cours reconnus. Ainsi la SVFB organise à intervalles réguliers un cycle de cours modulaire pour les futurs mécaniciens d'aéronefs. Après un examen final théorique et pratique et si preuve est faite des activités requises, l'OFAC accorde la licence de personnel d'entretien pour la catégorie concernée. Le détenteur peut alors accomplir lui-même des travaux d'entretien selon les autorisations figurant dans la licence et les attester. De son côté, l'OFFT reconnaît au moyen d'un certificat fédéral d'aptitude la formation de mécanicien d'aéronefs.

#### L'Europe influe aussi sur la formation

Les autorités aéronautiques européennes forment les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), qui élaborent présentement une réglementation complète dite «Joint Aviation Requirements» (JAR, codes communs de l'aviation, norme ou règlement JAR) en s'engageant à en reprendre les dispositions dans leur législation nationale. L'OFAC participe activement à l'élaboration et au développement de ces normes.

La norme JAR-145 régit la certification des entreprises d'entretien d'aéronefs, au nombre d'une centaine en Suisse. Elle exige en particulier que les travaux d'entretien ne soient accomplis que par du personnel autorisé (Certifying Staff). Pour être reconnu comme tel, l'intéressé doit être en possession d'une licence personnelle valable, comportant les autorisations correspondantes. Les exigences auxquelles doit satisfaire ce personnel au plan des qualifications professionnelles seront elles aussi prochainement harmonisées en Europe dans la norme JAR-66. Celle-ci sera introduite progressivement en lieu et place du droit national. On a fixé tout d'abord les qualifications requises pour être habilité à attester des travaux d'entretien sur les aéronefs utilisés en trafic commercial et dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 5 700 kg. Mais avant de pouvoir accorder de telles licences, l'OFAC doit y être autorisé par les JAA en démontrant que le niveau de la formation et des examens en Suisse correspond à JAR-66. De plus, cette norme doit avoir été inscrite dans le droit suisse. Le dossier a été préparé en 1999 et transmis aux JAA; les bases juridiques existent. Le feu vert devrait être donné au cours de l'année 2000.

A partir du 1er juin 2000, toute école voulant enseigner les aptitudes de niveau JAR-66 et faire passer des examens les concernant devra être en possession d'une licence d'établissement de formation. Cette étape marque la mise en place d'une formation de haut niveau, qui assure l'acquisition la plus directe d'une licence selon JAR-66. Là encore, les bases légales ont été préparées en 1999.

### Un investissement d'avenir

Il incombe aux entreprises de faire en sorte que leur personnel maîtrise les procédés utilisés. Comme par le passé, elles fourniront leur apport à la sécurité au moyen de la formation permanente, de la gestion interne de la qualité et de la prise en compte volontaire du facteur humain. L'OFAC soutient ces efforts en organisant à intervalles réguliers, avec l'assistance de spécialistes extérieurs, des séminaires de gestion de la qualité s'appuyant sur les JAR.

### Prescriptions applicables

- Ordonnance sur le personnel d'entretien d'aéronefs (OEP)
- Ordonnance sur les entreprises d'entretien d'aéronefs (OJAR-145)
- Ordonnance sur la navigabilité des aéronefs (ONAE)

#### Textes en préparation:

- Ordonnance sur les licences du personnel d'entretien d'aéronefs (OJAR-66)
- Ordonnance sur les établissements chargés de la formation du personnel d'entretien d'aéronefs (OJAR-147)

### Principales conditions à l'obtention d'une licence

- Formation technique complète
- Sens des responsabilités et de la qualité, fiabilité, souplesse
- Connaissance générale du domaine
- Connaissance des procédés et documents d'entretien
- Connaissance des prescriptions du droit aérien régissant l'entretien des aéronefs
- Plusieurs années de pratique dans le domaine pour lequel la licence est demandée
- Bonnes connaissances de l'anglais
- Examen théorique et pratique réussi

### Licences attribuées par l'OFAC - Quelques chiffres

Catégorie	Total	Augmentation
	Fin 1999	en 1999
M / Mécanicien d'aéronefs	1218	83
C / Contrôleur d'aéronefs	173	8
S / Spécialiste	529	21
Validation de licences étrangères <sup>1</sup>	75	23

<sup>1</sup> Validité maximale: deux ans

*Entretien technique: précision et concentration = haut niveau de sécurité dans l'aviation civile. Une minime imprécision dans un détail peut déjà compromettre la sécurité d'un système fort complexe tel qu'un avion.*

