

Chers membres, chers invités

L'année passée a été caractérisée par de nombreux changements pour notre association. Notre environnement économique a changé en raison de l'adoption successive des règlements EASA, les impulsions économiques générales ont été positives en 2005 pour beaucoup d'entreprises, l'OFAC a été complètement restructuré et ses procédures modifiées et, au sein même de l'ASEA, nous nous sommes engagés dans de nouvelles voies. Un certain nombre d'entreprises se trouvent toutefois, ou suite à ces développements, face à des problèmes vitaux. Ainsi, l'accroissement des recettes n'a souvent pas suffi à couvrir l'augmentation des coûts. Où va l'industrie d'entretien des aéronefs? Je suis convaincu que l'Entretien d'aéronefs Suisse va vers un futur prospère malgré cette situation insatisfaisante et difficile. A nous de nous positionner mieux sur le marché pour assurer notre futur. Une des voies possibles serait une collaboration plus étroite entre nos entreprises, une autre serait la concentration sur les compétences clé. Il est impératif de contrer la chasse au meilleur prix des exploitants d'aéronefs et de créer des prix transparents. Le 'dumping' des prix n'est pas une stratégie de longue haleine.

Dans le cadre de l'ASEA, nous avons également agi dans le sens de préserver, dans la mesure du possible, la compétitivité des entreprises suisses vis à vis de la concurrence étrangère.

Ainsi, ma première année en tant que président de l'ASEA fût une année très intéressante et active. Permettez-moi maintenant de citer les différents sujets que le comité et le directeur ont traités au courant de l'année 2005.

1. Activités du comité

Le comité s'est réuni en six séances ordinaires pour traiter les sujets courants. Divers sujets particuliers ont été traités dans des séances de groupes dédiées.

2. OFAC

Depuis la restructuration de l'OFAC au début de l'année 2005, nous avons pu établir une collaboration constructive avec la Division Sécurité Technique dirigée par Monsieur Christian Hegner. Nous avons convenu de réunions trimestrielles entre l'ASEA et l'OFAC afin de trouver rapidement des solutions à tout problème identifié. Il est donc important que vous – les membres de l'ASEA – nous fassiez connaître vos Inputs documentés pour nous permettre de les aborder.

Dans le cadre de trois séances, nous avons pu traiter principalement les sujets suivants:

- La formation WBT et les modalités d'examens
- Les délais d'approbation par l'OFAC des modifications d'aéronefs
- Les délais de traitement de licences
- Les examens de navigabilité
- L'utilisation d'éléments PMA et la re-qualification de pièces de rechange pour „out of production aircraft“
- Le rôle et l'intégration de l'ASEA dans les consultations de l'EASA
- La mise en application pondérée des règles européennes EASA

Même si nous ne sommes pas encore arrivés aux résultats escomptés dans tous les domaines, nous avons pu constater que l'OFAC a beaucoup de compréhension pour les problèmes que nous avons abordés.

L'ASEA vise à être présente aussitôt que possible dans les processus de décision afin d'y apporter les vues de ses membres et ainsi faciliter l'adoption des règles en question. Il est évident que nous nous engageons pour des solutions économiquement supportables. Dans ce contexte, l'OFAC est appelé à appliquer les règles de l'EASA de façon pondérée, en utilisant pleinement les domaines d'appréciation afin de ne pas handicaper l'industrie d'entretien suisse par rapport à la concurrence étrangère.

Examens de navigabilité

Avec l'entrée en vigueur de la Partie M pour l'aviation générale – au plus tard en septembre 2008 – il faudra effectuer environ 1800 examens de navigabilité par an sur les avions et hélicoptères, c'est à dire le double par rapport à la situation actuelle. Il n'est pas encore déterminé dans quelle mesure ces examens seront repris par des organisations CAMO selon sous-partie G. Mais il est statué que l'OFAC restera dépendant d'examineurs externes. Dès que l'on saura si et dans quelle mesure l'association restera engagée dans cette activité, l'ASEA devra décider d'une adaptation éventuelle du nombre d'examineurs en fonction de l'évolution. Dans le même contexte, il faudra également rediscuter l'aspect des dédommagements.

3. WBT

Lors de la dernière assemblée générale vous avez chargé le comité de concrétiser le projet WBT, Web Based Training. En mai 2005, nous avons pu conclure avec la maison infoWERK de Zirl / Innsbruck un contrat de développement d'un cours complet selon Partie 66 EASA, basé sur des cours via internet. Dans ce contexte, l'ASEA a également obtenu les droits d'utiliser les parties déjà existantes de ce cours. Ainsi, nous avons commencé le premier cours se basant partiellement sur WBT. L'expérience au courant de l'instruction de ces modules montre cependant que tant l'ASEA qu'infoWERK n'étaient suffisamment préparés au cours 'mixte'. La conséquence en était que les participants – élèves comme instructeurs – ont dû supporter un nombre d'inconvénients, notamment au niveau de la coordination et de la documentation. Je tiens à m'excuser au nom du comité auprès de toutes les personnes concernées. Entretemps, nous avons créé une commission d'assurance qualité qui a comme mission première de vérifier que le contenu des modules couvre complètement la Partie 66 et les questions d'examens 'suisses' avant que ces modules soient acceptés et activés.

Je peux dire en résumé que nous allons disposer d'un système de formation efficace et flexible pour les élèves et les entreprises avec le WBT, qui en plus est susceptible de réduire les coûts de formation. Franz Meier vous donnera quelques informations supplémentaires au courant de cette assemblée.

4. Formation / Fondation de la Sàrl SAES, School of Aircraft Engineers of SAMA.

Avec l'introduction du système WBT, l'ASEA a non seulement fait un grand pas vers le futur dans la technique d'enseignement mais également sur le point de vue économique. Afin de minimiser les risques concernant l'association, le comité

directeur a pris la décision de fonder spécialement une société pour tout ce qui concerne l'école. A cette fin, la School of Aircraft Engineers of SAMA GmbH (SAES) a été fondée le 03.10.2005 avec siège à Bâle. De cette manière, l'aspect financier de la partie formation peut être séparé de la comptabilité de l'association.

5. Activité du Directeur

L'occupation principale du Directeur est le secrétariat de l'association et du comité. Cette fonction comprend, entre autres, l'organisation des séances et événements, il est également la personne de l'association à contacter pour toute sorte de renseignements. Il coordonne les séances avec l'OFAC et il traite de façon autonome certains sujets avec l'autorité, notamment en ce qui concerne les examens de navigabilité. Ses connaissances solides des divers contextes en aviation civile font que Sami Wenger est aussi en mesure de représenter l'ASEA dans les comités nouvellement créés COSAR et SOC. COSAR est un groupe consultatif du DETEC s'occupant de questions de sécurité suivant les recommandations du BFU. SOC est une plateforme de l'OFAC chargée de proposer des indicateurs permettant de reconnaître à temps et à travers le système les risques de sécurité potentiels. Dans le cadre de l'introduction du WBT, il donne aussi un support à l'école dans certains domaines administratifs ou organisationnels.

6. Aérosuisse

Notre membre d'honneur et membre du comité Paul Truniger défend les intérêts de l'ASEA au sein d'Aérosuisse depuis plus d'une année. Aérosuisse est la Fédération faitière de l'aéronautique Suisse qui coordonne les requêtes et besoins des entreprises de transport aérien, de construction et d'entretien, des écoles en aviation ainsi que des organisations et associations. Le focus de l'activité de l'année passée était le support politique pour l'adhésion de la suisse à l'EASA et la création de possibilités de formation supérieure en aviation en Suisse, ainsi que la reconnaissance formelle fédérale des métiers de l'aviation.

7. Finances

La question des impôts sur les activités de l'école n'est malheureusement pas encore résolue. La révision des comptes est prévue en avril.

8. Journées d'information

En plus des journées d'information déjà traditionnelles, nous avons organisé, au courant de l'année passée, un échange d'expériences des examinateurs ainsi qu'une séance d'instruction par l'OFAC sur les procédures à appliquer pour les modifications sur aéronefs. La participation à tous ces événements fût réjouissante.

9. Web Site

Le site internet de l'ASEA www.svfb.ch a été complètement refait et simplifié au courant de l'année. Je vous recommande de le visiter occasionnellement. Pour faire évoluer le contenu, vous êtes aussi invités à faire part de vos « Inputs » au secrétariat de l'association ou de l'école.

Pour terminer, je tiens, au nom du comité à vous remercier de votre confiance. Mes remerciements sincères vont également à Isabelle Bruchlen, qui depuis de nombreuses années mène le secrétariat de notre école de formation

professionnelle avec beaucoup d'élan, notre directeur Sami Wenger à qui nous devons une bonne partie du travail de l'association, ainsi qu'aux collègues du comité qui consacrent de nombreuses heures pour notre but commun, c'est à dire le maintien d'une industrie suisse de maintenance concurrentielle et prospère. Mes remerciements vont aussi à l'OFAC, notamment à Mr Christian Hegner et ses collaborateurs, pour la coopération constructive au courant de l'année passée.

Je vous appelle tous à coopérer plus étroitement inter entreprises, malgré ou même à cause des conditions économiques encore difficiles, pour créer des situations win-win. Trop souvent encore, la limite du succès ou même de la survie économique sont les barrières que l'on se crée soi-même. Nous, l'ASEA, sommes là pour vous assister dans cette tâche et nous continuerons de nous engager pour de bonnes conditions cadre.

Stans, le 22 mars 2006

Markus Kälin
Président