

## Esami professionali per l'ottenimento dell'attestato federale di

### Tecnico/Tecnica d'aeromobili –meccanica e –avionica

## DIRETTIVA

### Osservazioni preliminari

Nel 2002 l'Unione Europea ha creato un'agenzia per la sicurezza aerea, la European Aviation Safety Agency EASA. La Svizzera ha aderito all'EASA dal 1° dicembre 2006. Questo significa che, tra le altre cose, le disposizioni nazionali in vigore fino a quel momento riguardanti i certificati / licenze per il personale di manutenzione degli aeromobili sono state ampiamente sostituite dalla norma EASA Part 66<sup>1</sup>.

Con questo cambiamento decadono anche i precedenti esami professionali per meccanici d'aeromobili combinati all'esame per la licenza. Questi vengono ora sostituiti da un riconoscimento de facto della formazione EASA Part 66 e integrati con la valutazione della formazione e delle esperienze pratiche dei candidati in funzione degli elevati requisiti in termini di competenze specialistiche e personali legati alla loro attività.

Si noti che la certificazione di riammissione in servizio d'aeromobili dopo lavori di manutenzione, necessita di una licenza secondo la EASA Part 66. In questo contesto, l'esame professionale costituisce un complemento, una riconoscenza ai sensi della LFPPr di formazione standardizzata su piano europeo in vista dell'ottenimento di una licenza di manutenzione d'aeromobili. Il brevetto acquisito tramite la presente via, non autorizza il suo detentore a certificare degli aeromobili o parte di essi. Per contro, questo brevetto posiziona la formazione in rapporto al sistema di formazione professionale svizzero nell'intento di ottenere i privilegi associati, notamente in quel che concerne la formazione continua, il cambiamento di professione e la riconoscenza sociale.

La presente direttiva rimanda alle disposizioni della legislazione UE e alle spiegazioni relative alle divergenze nel caso in cui ne vengano determinate in merito all'esame professionale.

EASA Part 66, o per meglio dire l'Appendice III del Regolamento (CE) Nr. 2042/2003 del 20 novembre 2003, può essere consultata in tutte le lingue della UE in Internet. Occorre prestare attenzione al fatto che i complementi a questo regolamento sono forniti in documenti separati e che le versioni consolidate vengono messe a disposizione solo sporadicamente:

[http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/rq\\_regulation\\_2042\\_2003.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/rq_regulation_2042_2003.php)

## 1. Introduzione

### 1.1 Scopo della direttiva

Questa direttiva deve fornire a tutte le persone interessate, ovvero a coloro che si vogliono preparare all'esame professionale, le necessarie informazioni e indicazioni sulle ragioni per cui l'ASEA-SVFB propone questi esami indicandone la modalità di svolgimento.

L'esame professionale viene effettuato in base al Regolamento degli esami del 15 luglio 2008. Il Regolamento degli esami, la direttiva e i moduli d'iscrizione possono essere consultati sul sito [www.svfb.ch](http://www.svfb.ch).

### 1.2 Quadro della professione

I tecnici d'aeromobili sono responsabili della continua sicurezza tecnica degli aeromobili e dei relativi equipaggiamenti. L'ambito di attività del tecnico d'aeromobili presuppone solide conoscenze specialistiche di carattere generale ed elevate competenze personali.

Come generalisti o specialisti i tecnici d'aeromobili vengono utilizzati laddove aeroplani ed elicotteri vengono sottoposti periodicamente a manutenzione. Oltre ai lavori periodici prestabiliti occorre

<sup>1</sup> Part 66: Regolamento sull'ottenimento delle licenze per personale autorizzato alla certificazione di lavori di manutenzione su aeromobili.

anche eliminare gli eventuali difetti e problemi d'usura che si manifestano. Spesso questi lavori devono essere eseguiti sul campo. In inverno o con la pioggia questi compiti sono particolarmente impegnativi, anche per quanto riguarda le condizioni fisiche e la predisposizione personale.

I grandi lavori di manutenzione vengono eseguiti all'interno dell'hangar. In funzione della complessità del lavoro il tecnico d'aeromobili è responsabile dell'intero velivolo o di singole aree. I modelli di aerei più piccoli sono dotati solitamente di strutture e sistemi semplici. Gli aerei più grandi sono sostanzialmente più complessi: strutture e sistemi più elaborati, ad es. cabine pressurizzate, carrelli d'atterraggio ad azionamento idraulico, controllo gestito da computer, sistemi di navigazione/guida al volo integrati, dispositivi per la sicurezza e il comfort dei passeggeri, ecc. Per gli elicotteri occorre prestare particolare attenzione a quei componenti, la cui durata di funzionamento è limitata a causa delle elevate sollecitazioni.

Tutti i lavori sui velivoli devono essere strettamente eseguiti e controllati secondo le disposizioni dei costruttori. Le procedure e i manuali rilevanti sono normalmente redatti in lingua inglese. Pertanto, anche una buona conoscenza dell'inglese rappresenta un requisito.

### 1.3 Commissione per l'assicurazione della qualità (QSK)

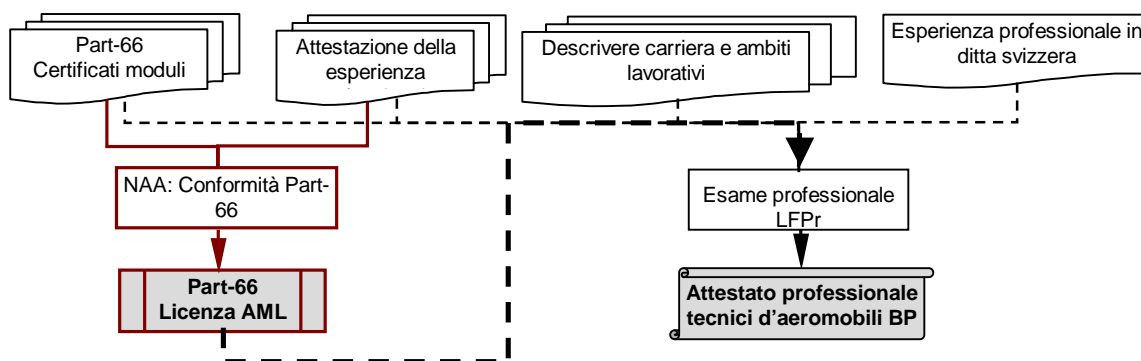
La QSK è responsabile dell'esecuzione degli esami professionali. Questa commissione viene selezionata dal Consiglio Direttivo dell'ASEA-SVFB che tiene conto delle competenze in ambito tecnico, personale e linguistico. In caso di necessità la QSK può convocare esperti per gli esami. Il segretariato degli esami viene gestito dalla Segreteria per la formazione di ASEA-SVFB che può essere contattata tramite il sito web: <http://www.svfb.ch/26.html>

## 2. Informazioni sull'ottenimento dell'attestato professionale

### 2.1 Procedura amministrativa

Le scadenze della registrazione e degli esami vengono pubblicate almeno cinque mesi in anticipo sul sito web di ASEA-SVFB. In merito ne vengono informate le scuole e tutte le imprese di manutenzione associate.

L'esame professionale è aperto a tutti coloro che possono dimostrare di aver frequentato con successo i moduli teorici secondo EASA Part-66 per le categorie B1 o B2 e di aver maturato l'esperienza professionale necessaria, ovvero almeno due anni in un'impresa Svizzera riconosciuta. Una licenza rilasciata in base ai diversi moduli Part-66 per la categoria B1 o B2 vale come attestazione della formazione teorica.



La registrazione in forma cartacea deve contenere:

- Il modulo di registrazione.
- Una copia di un documento ufficiale con foto.
- Una panoramica dell'attuale ambito professionale
- Un riassunto della formazione e dell'esperienza professionale fino ad oggi, ad esempio il libretto di lavoro o documento simile.
- Una descrizione con parole proprie e in inglese di almeno due problemi tecnici dall'esperienza propria e delle relative soluzioni in diversi campi, secondo capitoli ATA 21 – 80 (finding, trouble shooting, action, completion, preventive action).
- Attestazione di lavoro di almeno due anni di esperienza professionale nei ultimi cinque anni in un'impresa di manutenzione autorizzata dalle autorità svizzere.

- g) Copie dei certificati frequenza moduli EASA Part-66 o di altri diplomi riconosciuti come equivalenti; copia della licenza Part-66 (facoltativo).

La decisione relativa all'ammissione all'esame viene comunicata per iscritto al candidato al più tardi 3 mesi prima della data prevista.

Nella misura in cui cinque candidati rispondono alle condizioni d'ammissione per una determinata data di esame, riceveranno la chiamata al più tardi un mese prima della data prevista. Nella chiamata sarà riportato il programma d'esame con indicazione di luogo e ora, degli ausili necessari e i nominativi degli esperti.

## 2.2 Tasse a carico dei candidati

La tassa d'esame è di CHF 500.-, anche in caso di ripetizione dell'esame. Questa comprende le tasse dell'UFFT per il rilascio dell'attestato professionale e la registrazione nell'apposito registro.

Il candidato verserà la tassa dopo aver ricevuto l'ammissione all'esame.

Ai candidati che si ritirano entro i tempi previsti o che si devono ritirare per motivi giustificati prima dell'esame finale, verrà rimborsato l'importo pagato previa deduzione delle spese derivanti.

L'interruzione o il mancato superamento dell'esame non potrà dare adito a richiesta di rimborso.

Le spese per il viaggio, l'alloggio, il vitto e l'assicurazione durante l'esame sono a carico del candidato.

## 3. Condizioni di ammissione

Le condizioni di ammissione sono fissate al Par. 3.3 del Regolamento degli esami.

## 4. Esame finale

### 4.1 Informazioni amministrative

- Gli esami professionali vengono effettuati normalmente una volta all'anno, in caso di elevato numero di candidati secondo necessità.
- Gli esami non sono pubblici. Hanno accesso oltre ai candidati e agli esperti solo le persone autorizzate, come i membri della QSK, dell'UFAC e dell'UFFT.
- La QSK decide nell'ambito di una riunione se rilasciare l'attestato professionale in base ai risultati dell'esame. Alla riunione è rappresentato l'UFFT. La motivazione della decisione viene riportata sul certificato.
- Un candidato ha il diritto, previa richiesta, di visionare le proprie prove d'esame e il proprio incarto. Gli atti non vengono consegnati.

### 4.2 Organizzazione ed esecuzione

L'esame finale comprende da un lato una valutazione e un giudizio del libretto di lavoro o delle attestazioni di lavoro e descrizioni presentati e dall'altra parte un colloquio tecnico integrativo sull'esperienza pratica che il candidato ha maturato.

Nella **verifica e nella valutazione delle attestazioni del lavoro** si deve poter evincere che al candidato, oltre alle conoscenze di base richieste, siano state trasmesse anche l'esperienza pratica, rappresentativa e ampia per il proprio impiego in base alle attuali condizioni del mondo lavorativo.

Con il **colloquio tecnico** si determina se il candidato è in grado di spiegare e collegare le conoscenze e le esperienze accumulate sino ad ora (se ha capito) e se le può applicare nella pratica. Il colloquio tecnico si basa essenzialmente sui dati ricavati dalla documentazione presentata. Il colloquio viene condotto da un esperto ed è suddiviso in tre fasi:

- presentazione orale della carriera professionale e dell'attuale ambito professionale;
- questioni complementari relative alle attestazioni e alle descrizioni dei lavori;
- un colloquio tecnico strutturato che può essere condotto in inglese.

Oltre a presentare una panoramica delle competenze tecniche, nel colloquio tecnico vengono evidenziati ad esempio obiettivi e caratteristiche personali oppure competenze/lacune del candidato a livello sociale. Questi fattori possono convergere nella valutazione, se il team di esperti li considerano importanti per il rilascio di un attestato professionale. La valutazione deve avvenire in modo trasparente e riproducibile.

#### 4.3 Criteri di valutazione

La valutazione della documentazione relativa al lavoro avviene in base ai seguenti criteri:

[se è stato compreso l'incarico, procedimento sistematico, utilizzo della documentazione & verifica dell'attualità dei dati, consapevolezza dei pericoli/rischi, stato degli strumenti/apparecchiature, condizioni di lavoro, conclusione/autorizzazione, rapporto/formulario ecc.]

- Chiarezza
- Completezza
- Presentazione dettagliata
- Riproducibilità

La valutazione del colloquio tecnico avviene secondo i seguenti principi:

[se l'impressione è confermata dalle attestazioni del lavoro, se si possono collegare/applicare le conoscenze in modo diverso, comportamento in team, compiacenza/conformamento alle autorità, lavoro sotto pressione, consapevolezza della situazione, ecc.]

- Competenze personali (presentazione dei temi)
- Competenze tecniche (conoscenze tecniche complete e solide)
- Competenze sui metodi (applicazione della teoria alla pratica)
- Competenze sociali (assunzione di responsabilità)

#### 4.4 Votazione

I voti corrispondono alle seguenti valutazioni:

- 6: ottimo
- 5: buono
- 4: sufficiente
- 3: insufficiente
- 2: insufficiente
- 1: insufficiente

Nel caso in cui vengano valutate singolarmente parti di esame o criteri, questi verranno ponderati, ad es. voto parziale 1 x 0,4 + voto parziale 2 x 0,4 + voto parziale 3 x 0,2 = voto totale 1 per la parte corrispondente di esame in base al Par. 5.11 del Regolamento degli esami.

#### 5. Disposizioni finali

Questa direttiva entra in vigore con l'autorizzazione della QSK.

Firmato il 12 agosto 2010:

Il presidente della Commissione QSK

Sig. Markus Bürgin

## Registro dei complementi

Data	edizione	Modifica(he)	Autorizzazione:
12.3.2009	1	Prima edizione	Decisione QSK
09.08.2010	1.1	Preliminari: non autorizza a certificare; 2.1.e)-g): precisate	Decisione QSK