# Abréviations

## Abréviations diverses

| | |
|---|---|
| **AML** | **Aircraft Maintenance Licence** est une définition de l'EASA. |
| **ATA** | **Les chapitres ATA** font référence au système de numérotation et aux normes de référencement de la documentation des aéronefs commerciaux. Les chapitres ATA détaillent les différents systèmes et procédures des aéronefs, ce qui permet au personnel de comprendre rapidement et trouver facilement certains aspects des aéronefs commerciaux. Les chapitres ATA ont été créés par l'**Air Transport Association**. |
| **CRS** | Une autorisation de remise en service doit être remplie et signée avec un **certificat de remise en service (CRS)** pour confirmer que les travaux de maintenance ont été effectués conformément au programme de maintenance ou à d'autres données et procédures approuvées. |
| **EASA** | **Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA)** Lien<br>C'est l'autorité européenne de l'aviation civile. La Suisse est légalement soumise à ces réglementations, même si elle ne fait pas partie de l'Union Européenne (UE). |
| **EASA Part-21** | La Part-21 décrit les définitions relatives au **développement, à la conception** et à la **production** de pièces et de composants installés dans un aéronef. |
| **EASA Part-66** | Une **licence de maintenance d'aéronefs** est soumise aux définitions de la Part-66 de l'EASA, qui, avec la licence, donne au technicien d'aéronef le droit de signer un CRS. |
| **EASA Part-145** | La Part-145 fait référence à un cadre réglementaire de l'EASA qui définit les normes pour l'obtention et le maintien de la certification des **organismes de maintenance d'aéronefs**. Cette réglementation garantit que les travaux de maintenance sur aéronefs répondent aux normes de sécurité et de qualité requises. |
| **EASA Part-147** | La Part-147 fait référence à un cadre réglementaire de l'EASA qui régit l'agrément et la surveillance des organismes de **formation à la maintenance des aéronefs**. Elle définit les exigences auxquelles ces organismes de formation doivent satisfaire en termes d'installations, de programmes de formation, de qualifications des instructeurs et de procédures d'examen. |
| **EASA Part-CAMO** | La Part-CAMO définit les exigences relatives au système de qualité des organismes qui exploitent des aéronefs afin de garantir le **maintien de la navigabilité**. Les exigences s'adressent principalement aux exploitants d'**aéronefs commerciaux** et **complexes**. |

## Abréviations diverses

| | |
|---|---|
| **EASA Part-CAO** | La Part-CAO est la version simplifiée de la Part-CAMO, destinée aux exploitants **d'aéronefs non commerciaux** et **non complexes**. |
| **EASA Part-M/-ML** | La Part-M (et la Part-ML pour "light") définit les spécifications techniques concernant les normes du programme d'entretien et de sa documentation, la classification des composants, les définitions du CRS et du certificat d'examen de navigabilité. |
| **ELA** | **European Light Aircraft (avion léger européen)**, une définition de l'EASA. |
| **OFAC** | **Office fédéral de l'aviation civile** **Lien**<br>Il s'agit de l'autorité nationale suisse pour l'aviation civile. |
| **ICAO** | **International Civil Aviation Organization** **Lien**<br>L'ICAO est une agence spécialisée des Nations unies (ONU). L'objectif de l'organisation est de promouvoir la croissance durable du système mondial de l'aviation civile. |
| **MTOM** | **Masse maximale au décollage**<br>Il s'agit généralement des informations de poids utilisées pour créer des classes ou des catégories d'aéronefs. |
| | Vous trouverez ici toutes les abréviations fréquemment utilisées par l'EASA. **Lien** |

## Intervalles de maintenance des aéronefs

| | |
|---|---|
| **Preflight-Check** | Un **«preflight-check** doit être effectué **avant chaque vol**. |
| **Light Maintenance** | Une **«light maintenance»** est effectué **toutes les 250 à 1'000 heures de vol**, selon le type d'aéronef, et dure entre 6 et 24 heures. |
| **Base Check** | Un **«Base Check»** est effectué **tous les 1 à 3 ans**, selon le type d'aéronef. Il dure en général environ 5'000 heures de travail, soit plusieurs semaines. |
| **First HMV** | Une **«first heavy maintenance visit»** a lieu pour la première fois **après 6 ans** et dure plus de 10'000 heures de travail selon le type d'aéronef. |
| **Second HMV** | Une **«second heavy maintenance visit»** a lieu **tous les 12 ans** et peut durer plusieurs dizaines de milliers d'heures de travail selon le type d'aéronef. |

SAMA
SVFB
ASEA
ASMA

## Catégories de licences EASA

| | | |
|---|---|---|
| **A1** | Avions Turbine | (mécanique) |
| **A2** | Avions Piston | (mécanique) |
| **A3** | Hélicoptères Turbine | (mécanique) |
| **A4** | Hélicoptères Piston | (mécanique) |
| **B1.1** | Avions Turbine | (mécanique) |
| **B1.2** | Avions Piston | (mécanique) |
| **B1.3** | Hélicoptères Turbine | (mécanique) |
| **B1.4** | Hélicoptères Piston | (mécanique) |
| **B2** | Licence applicable à tous les aéronefs | (électriques) |
| **B2L** | Licence applicable aux systèmes COM/NAV, aux instruments, au vol automatique, à la surveillance et à la cellule. | |
| **B3** | Licence applicable aux avions non pressurisés à moteur à piston d'une MTOM de 2'000 kg ou moins. | |
| **L1** | Planeurs | |
| **L1C** | Planeurs en matériaux composites | |
| **L2** | Planeurs motorisés et avions ELA1 | |
| **L2C** | Planeurs motorisés en matériaux composites et avions ELA1 | |
| **L3H** | Ballons à air chaud | |
| **L3G** | Ballons à gaz | |
| **L4H** | Dirigeables à air chaud | |
| **L4G** | Dirigeables à gaz ELA2 | |
| **C** | Licence applicable aux avions et aux hélicoptères | |

## Catégories de licences de l'OFAC

**S**

Les licences S nationales suisses peuvent être obtenues dans les domaines de travail suivants:

- Avionique
- Instruments
- Appareils, équipements
- Moteurs
- Ballons et dirigeables
- Hélices
- Procédures spéciales (par exemple, tôlerie, bois et tissu, matériaux composites, zingage)