

Les derniers des OMN français

Dans les années 70 et 80, ils étaient plus de 1.600 en activité. Moins d'une trentaine en 2018, Jusqu'au 3 mai 2018, date à laquelle les derniers officiers mécaniciens navigants (OMN) français ont volé pour la dernière fois sur l'Airbus « Beluga ». Ultime clap de fin pour cette profession à part entière qui a du sans cesse se remettre en question face aux technologies qu'elle a pourtant contribué à développer.

13.06.2018 par [JÉRÔME BONNARD](#)



Le large et complexe tableau à bord du 747-200. D'un seul coup d'œil, l'OMN surveillait la bonne santé de l'avion sur toutes les phases du vol. © Cominac

Au milieu des années 2000, les Boeing 747-300 et 200 de la flotte d'Air France étaient les derniers avions qui nécessitaient un équipage à trois pour pouvoir voler. Le 300 se posa pour la dernière fois à Orly le 1er septembre 2006 en provenance de Pointe à Pitre. Puis vint le tour du 747-200 version cargo le 5 avril 2008.

Dans le cockpit, le troisième membre d'équipage était l'Officier Mécanicien Navigant (ou OMN). Un poste tout aussi indispensable à la bonne conduite du vol que celui des deux pilotes. Notamment lorsque survenait un imprévu, une panne par exemple.

Indispensable sur toutes les phases du vol

Installé à l'arrière droite du poste (afin d'avoir un contact visuel direct avec le commandant de bord), l'OMN faisait communion avec son grand panneau coloré de voyants, où foisonnaient les paramètres de vol qu'il avait appris à déchiffrer à partir d'instruments et autres calculateurs à aiguilles que certains surnommaient aussi les « réveils ». Son premier talent était celui de savoir observer et analyser vite.



Dans le cockpit du Boeing 747-200 d'Air France. Le dernier avion de la compagnie piloté à trois. © Cominac

L'OMN assurait en effet la fonction mécanique de l'avion. Mais pas seulement. Electricité, oxygène, paramètres moteurs, pannes, pressurisation hydraulique, climatisation, détection incendie, rien ne lui échappait. Il intervenait sur toutes les phases du vol. En parfait coordinateur, il validait chaque étape. Toujours par un « check-list terminée ». De l'avant vol jusqu'à l'arrivée au bloc.

Des professionnels polyvalents

Jean Hauss, Président du Cercle des Officiers Mécaniciens et Ingénieurs Navigants de l'Aviation Civile (Cominac), volait chez Air France, de la Postale sur Fokker 27 au Boeing 747-200 / 300 sur lequel il a terminé sa carrière.

« A chaque départ, il fallait d'abord s'assurer de la préparation globale du vol. La charge de l'avion, son état technique, la météo sur le parcours, le carburant nécessaire. Il fallait prendre tous ces éléments en compte pour, au final, s'assurer que la machine était apte à décoller. Sur cargo j'étais aussi responsable du chargement. Et comme il n'y avait évidemment pas de personnel navigant cabine sur ces vols, l'OMN devait vérifier les masques à oxygène, les gilets de sauvetages... Sans oublier les cargaisons. Etaient-elles bien attachées ? Pas de fuite de matières dangereuses ? Sur le Fokker 27 de la Postale, je vérifiais la bonne tenue des filets où se trouvait le courrier. »

Le troisième homme du Concorde

En vol, l'OMN poursuivait cette gestion permanente de la technique. Il ne faisait qu'un avec son avion. Il en connaissait les moindres bruits, vibrations ou frémissements. Il allait même jusqu'à descendre en soute faire des vérifications si besoin. Sur Concorde, le pilote c'était lui.

L'OMN équilibrait le supersonique en opérant des transferts de carburant pour ramener en permanence le centre de gravité dans la bonne plage. C'était beaucoup plus intense que sur avion classique, comme en témoigne Serge Coulombel. Cet ancien OMN a terminé sa carrière de trente ans sur le supersonique.

« Concorde était un avion complexe. Il avait une technologie ancienne mais bien plus performante que celle des autres avions. C'était la Formule 1 du ciel. L'attention était permanente, c'était beaucoup plus fatiguant nerveusement. Il fallait être réactif, ne pas réfléchir longtemps. A cette altitude et à cette vitesse, le moindre petit problème pouvait prendre des proportions importantes. Il fallait en permanence le surveiller, rester en éveil. Il y avait beaucoup d'actions manuelles, des petites alarmes de partout. »



Place OMN à bord de l'Airbus A300-B4 (similaire au poste du Beluga) © Cominac

Question de compétence et de confiance

La vie dans le cockpit résultait d'une collaboration étroite et d'une grande confiance entre les trois membres d'équipage. Jean Hauss se souvient des approches en Fokker 27 de la Postale par tous temps. Des approches impossibles sans OMN.

« Chacun était dans son rôle. En cas de panne par exemple, l'OMN la traitait. Le CDB pouvait suivre et voir le panneau derrière, me parler juste en tournant sa tête à droite. Pendant ce temps le copilote assurait le pilotage et uniquement cela. Lors des approches tous temps sur Fokker 27, sans aucune visibilité, jusqu'aux derniers mètres le CDB regardait dehors, le copilote pilotait les yeux sur les instruments, et l'OMN gérait la sortie des volets, il annonçait les derniers mètres avant le touché grâce aux radios sondes. Il s'occupait des manettes de gaz. Aujourd'hui c'est une voix synthétique. A quelques secondes du touché, le CDB reprenait les commandes pour faire l'arrondi et poser l'appareil. »

Vidéo de l'approche Postale en F27 dans le brouillard en 1989... : [Approche Postale sur Fokker 27](#)

Emporté par la déferlante des automatismes

Aujourd'hui l'automatisme assure une grande part du travail. Que de progrès en moins d'un siècle ! Il y a 80 ans, le tout premier avion de transport civil avec un poste OMN était le Boeing 307 Stratoliner. Les équipages étaient non pas de trois, mais de cinq (deux pilotes, un OMN, un radionavigant et un

navigateur). Avec les avancées technologiques comme le passage de la graphie à la phonie pour les télécommunications, l'apparition des systèmes autonomes de navigation, les centrales à inertie et la fin des moteurs à hélice, des métiers de navigants techniques ont disparu et certains membres d'équipage se sont reconvertis en OMN.



L'avion piloté à deux entre en service en 1987. Une autre philosophie de voler. © Association Anciens Air Inter

Au fil des années, la technologie a fini par menacer aussi le métier d'officier mécanicien navigant. Le grand chambardement fut l'arrivée dans les flottes des avions conçus pour le pilotage à deux. Une révolution dans le transport aérien. En particulier l'entrée en service de l'Airbus A320 chez Air Inter et Air France à la fin des années 80. Il va signer l'arrêt de mort progressif de l'OMN.

L'arrivée de l'A320

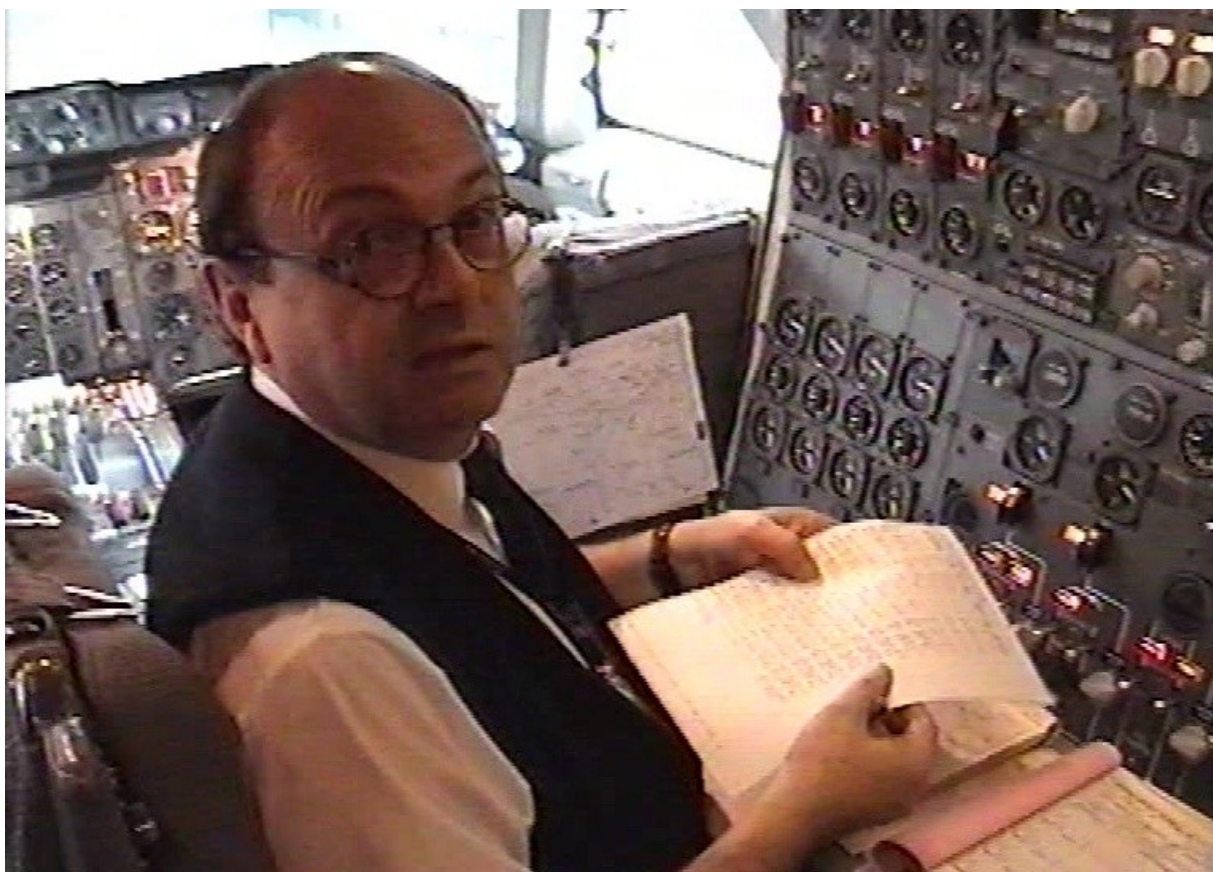
A l'époque, Paul Labrunie était responsable syndical chez Air France où il a fait toute sa carrière d'OMN, de la Caravelle au Boeing 747, en passant par le 737 ou l'A300.

« Ce fut une décision de principe. Les compagnies voulaient faire des économies. Elles ont demandé aux constructeurs de leur fabriquer des machines pilotées à deux, en les bourrant d'automatismes. Un referendum avait été organisé par le SNPL pour ou contre le pilotage à deux. Ce fût le pour, à une voix près ! Cela provoqua la dissolution du SNPL ! Mais au final, la pilule est mieux passée chez Air France que Air Inter, car nous avions plus de perspectives d'avenir. Beaucoup d'OMN sont devenus pilotes, il y avait du travail avec la hausse du transport aérien sur les lignes longs courriers. »

Le temps de la reconversion

Il faut dire que les syndicats d'Air France, pilotes et OMN, ont activement négocié ce bouleversement avec la direction, pour créer notamment au début des années 80 la filière INAC (Ingénieur Navigant de l'Aviation Civile). Cette formation devait préparer les jeunes OMN embauchés, ou même certains expérimentés, à pouvoir se reconverter en pilote dans les dix ans (soit à l'arrivée des A320 puis des A330). La première promotion est sortie de l'ENAC à Toulouse le 17 juin 1985.

« Globalement les pilotes préféraient les équipage à trois. Mais l'idée de former l'INAC leur a plu, à condition d'avoir la maîtrise des programmes. Ils ne voulaient pas de pilotes au rabais ! Au final, les OMN qui sortaient avec l'INAC avaient la théorie PL et les aptitudes, en plus de la formation technique. C'était une belle valeur ajoutée, rassurante aussi pour eux » précise Paul Labrunie.



Paul Labrunie ici sur son dernier vol avant de prendre sa retraite à bord du 747-200 Air France entre Saint Domingue et Orly en janvier 2004 © Paul Labrunie

Pilotage à deux, équipage à trois

En parallèle, le SNPL a aussi fait pression sur les calendriers. Par exemple, lors de l'entrée en service du Boeing 747-400, pourtant certifié équipage à deux, ils ont obtenu que celui-ci vole les cinq premières années avec un équipage à trois. Un sursis bienvenu pour les OMN en fin de carrière. Le climat fut différent chez Air Inter, où l'anti équipage à deux était clairement affiché. Une erreur selon Paul Labrunie : *« Ils ont fait barrage pour tout et même l'INAC. Les pilotes ne voulaient pas entendre de pilotage à deux. Pourtant ils n'avaient pas la ressource des lignes longs-courriers. Ils n'avaient pas de plan B. Pour eux c'était à trois ou rien. »*

660 OMN aux commandes

Au final, sur les 1.600 OMN français toutes compagnies confondues, quelques 660 sont devenus pilotes de ligne ou commandants de bord grâce à l'INAC. Les autres sont partis à la retraite ou repassés sur des machines plus anciennes à trois membres d'équipage (comme la Caravelle ou le Mercure chez Air Inter) avant de partir à la retraite. Il y a eu aussi quelques départs anticipés ou licenciements économiques.



L'Officier Mécanicien Navigant, Mémoire d'une profession discrète. Ouvrage collectif édité par le COMINAC. 12 €.
Disponible sur le site de l'association cominac.org

Jean Hauss revient sur la fin d'une époque : « *Pour moi ce fut une évolution normale sur le plan technique, mais très difficile sur le plan humain. Car j'ai quitté un métier sans pouvoir le transmettre. Nous sommes partis avec notre fauteuil. On ne faisait plus ce métier pour une future génération. C'était fini. Nous étions conscients que nous travaillions sur un poste qui allait disparaître.* »

Le 3 mai dernier, le dernier Beluga (construit sur la base d'un A300-600 ER) piloté à trois s'est posé à Toulouse. Sur les vingt-quatre OMN, cinq vont devenir pilote de Beluga, cinq vont se reconvertir en mécanos au sol, quatre partent à la retraite, un deviendra mécanicien sur les livraisons d'avions neufs (A350 etc.). Pour les dix autres, rien n'est encore certain.
Quand au SNOMAC (Syndicat National des Officiers Mécaniciens Navigants), il devrait être dissout prochainement.

Jérôme Bonnard