VOS CONTACTS

Présidence et responsables

Françoise Horiot
Tél : 0685411404
fhoriot@troyesaviation.com

Part 145 :
Olivier Raffier
Tél : 0243562024
avialaval@wanadoo.fr

Maintenance Part M/F :
Michel Enggasser
Tél : 0608031596
contact@mulhouse-air-service.fr

Travail aérien :
Alexis Giordana
Tél : 0493335634
ag@actionair-environnement.fr

Transport & formation :
Jean-Pierre Trimaille
Tél : 0139569848
jptrimaille@gmail.com

Aéroport :
Jacques Callies
jcallies@aviation-pilote.com
0607498233

Assurance :
www.gipag-air-assurances.com
gipag@air-assurances.com

Administration :
- *Emile Escalé*
Tél 06 73 99 88 66
emile.escale@wanadoo.fr
- *Marlène Prost*
Tél 0186641236
marlene.prost@gipag.fr

Pour les questions techniques et réglementaires : Charles Moy de la Croix
chmoy@fnam.fr
Tél : 0186641234

Adresse :
GIPAG :
c/o FNAM — 22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris.
Tél : 0186641236.
www.gipag.fr

AGENDA

Prochaines dates

15 décembre : *conseil d'administration*

GIPAG FRANCE

GIPAG NEWS est un document édité à l'intention des adhérents du GIPAG. Directrice de la publication : Françoise Horiot. Responsable de la rédaction : Emile Escalé. Éditeur : SEES. Achevé d'imprimer en décembre 2020 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage : 1600 exemplaires.

L'ENGAGEMENT

Les vols de tractage sauvés !

Voilà une bonne décision pour tous les professionnels du tractage de banderoles, qu'ils volent en avion certifié ou en ULM. L'amendement du groupe parlementaire Écologie Démocratie Solidarité (EDS) a été rejeté en commission du Développement durable. Le bon sens a prévalu sur une proposition discriminante, injuste et dangereuse pour l'équilibre économique de nos entreprises. Cette décision est à mettre au crédit du parlementaire Jean-Luc Lagleize, député de Haute-Garonne, qui s'était positionné contre cet amendement. Il l'avait fait en partie grâce à la mobilisation de notre collègue Alexis Giordana, dirigeant d'Action communication et vice-président du GIPAG. Celui-ci a d'abord tenu à fournir quelques données sur le tractage.

Ce secteur emploie une centaine de salariés directs liés à la quarantaine d'entreprises (ULM et avion) qui effectuent ces tractages. Mais cette activité représente environ 1000 emplois indirects qui sont les entreprises qui confectionnent les messages, et ceux qui sont liés au surcroît d'activité consécutif à ces messages. « *Nous avons procédé à une étude médiamétrie : 79 % des gens interrogés apprécient ce mode de communication ; ils déclarent pour 87 % que c'est évocateur de vacances et de plages et que l'avion n'est ni bruyant ni nuisible à leur tranquillité* », rappelle le vice-président du GIPAG. Aussi, très tôt, ce dernier avait pris la parole pour dénoncer la proposition absurde de supprimer les vols de tractage. Voire doublement absurde.

D'abord, cette décision aurait privé les éventuels annonceurs d'un support original, apprécié, suscitant la curiosité et plaçant l'aviation légère au cœur de l'imaginaire du grand public. Ensuite, elle menaçait des entreprises, avec finalement, pour résultat un impact dérisoire sur l'environnement et les émissions de CO^2. En effet, le nombre d'appareils affectés à cette activité est confidentiel face à l'enjeu de la « décarbonation » de l'aviation générale. De plus, ces supports servaient à bien d'autres publicités que celles vantant les mérites des gros SUV, la bête noire des écologistes. Alexis Giordana avait été rejoint dans son action par le Syndicat national des pilotes professionnels de l'aviation légère (SNPPAL), dirigé par Serge Marolle. Ce dernier n'avait pas hésité, lui aussi, à écrire au député pour faire entendre son point de vue, rejoignant celui porté par le GIPAG. Il faut saluer là une victoire conjointe. Rappelons que M. Lagleize, président du Groupe d'études aéronautique et spatial de l'Assemblée nationale, avait cosigné, avec 35 autres de ses collègues, une tribune dans la Tribune pour s'opposer à toute écologie punitive, et préconiser un accompagnement dans la « décarbonation » du transport aérien.

Il faut co-mmu-ni-quer

Il est devenu évident aux yeux d'un certain nombre d'adhérents et de la présidente qu'il fallait s'atteler à mieux faire connaître le GIPAG. Cette forme de communication s'adresse à tous les responsables et décideurs : administration, hommes politiques, associations, journalistes, élus locaux, etc. Il convient de nouer avec tous ces groupes une relation pérenne pour montrer l'ensemble des contours de notre activité. Il faut également prendre la parole au niveau national pour faire entendre notre point de vue. La logistique de la FNAM nous est précieuse, mais nous devons porter nos propres messages. Il est indispensable de mettre en place au sein de notre groupement un réseau de correspondants qui feraient remonter des problématiques de terrain susceptibles d'alimenter, le cas échéant, des prises de parole.

GIPAG NEWS N°24
Décembre 20
La newsletter du Groupement des Industriels et Professionnels de l'Aviation Générale

Immunité

Chers Amis,
En préambule, je tiens à vous rassurer : notre conseil d'administration et nos services administratifs sont toujours d'attaque, occupés à défendre vos droits et votre liberté de travailler en cette période de pandémie de Covid-19. Mais c'est compliqué, nous argumentons régulièrement avec la DGAC, d'autant qu'il nous faut attirer l'attention de son nouveau directeur, Damien Cazé – auquel je souhaite la bienvenue –, sur les invraisemblables difficultés auxquelles nous devons faire face depuis si longtemps.

Voici, par exemple, la dernière en date : la suppression du garde-fou que nous avions en utilisant le bulletin d'information émis par l'OSAC pour procéder à l'extension des potentiels moteur. C'est simple, nos ateliers de maintenance sont désormais en première ligne et, en tant qu'hommes de l'art, leurs responsables devront désormais affronter les hommes de loi en cas de problème technique survenu à la suite d'une extension de potentiel qu'ils auront acceptée.

Les responsables des CAMO et des ateliers de maintenance sont donc réticents à les accorder alors que le constructeur n'en prend pas lui-même la responsabilité. Je les comprends, c'est comme une épée de Damoclès au-dessus de leur tête. Seule protection éventuelle, celle des compagnies d'assurances qui « devraient » les protéger dans ces circonstances. Mais sera-ce le cas ? Comme nous l'a dit un expert en la matière lors de notre dernier congrès de La Baule : « Il faudra attendre un accident fatal pour connaître la position de la Justice, qui servira alors de jurisprudence. »

Au fait, j'ai lu quelque part que les laboratoires pharmaceutiques – qui s'apprêtent à lancer sur le marché leurs vaccins anti-Covid-19 – veulent obtenir une immunité juridique auprès de leurs États clients : je ne doute pas qu'ils l'obtiennent, eux…

Je vous souhaite d'excellentes et prudentes fêtes de fin d'année.

Françoise Horiot,
présidente du GIPAG

L'ÉVÉNEMENT

Tous réunis à La Baule

Notre assemblée générale s'est tenue le 25 septembre à La Baule. C'est un vrai motif de satisfaction d'avoir pu tenir cet événement en présentiel quand la crise sanitaire enjoint plus à le faire par visioconférence. Toutefois, un espace de dialogue a été ouvert avec des responsables de la DGAC et OSAC, notamment Guy Tardieu, son président. Par ailleurs, nous avons pu recevoir Pierre-Yves Huerre, le responsable de la MALGH. Il était également important pour nous de tenir cette assemblée générale : il fallait montrer notre dynamisme et, malgré cette période compliquée, porter un message de cohésion envoyé à nos divers interlocuteurs. Certaines de nos problématiques restent identiques et nos exigences concernant les réponses à apporter le restent également. Le premier point abordé a été, comme tout le monde pouvait s'y attendre, les impacts pour notre aviation de la Convention citoyenne pour le climat (CCC).

Il a été rappelé par Alexis Giordana quel était l'impact réel de l'aéronautique dans l'émission des gaz à effet de serre (GES) : 2 à 3 % selon les chiffres communément admis, loin derrière Internet, l'industrie textile, les bâtiments. Nous avons eu également une grande inquiétude concernant la taxe carbone avant que l'État ne finisse par retirer cette proposition devant le tollé général provoqué. De même, la menace d'une interdiction des vols de tractage de banderoles a également été écartée à la dernière minute. Là encore, Alexis Giordana était monté au créneau contre cette mesure, en compagnie de Serge Marolle, le président du Syndicat national des pilotes et professionnels de l'aviation légère, nos deux secteurs avaient trouvé là des points de convergence. Toutefois, pour contenir une certaine pression des écologistes, le gouvernement a dû avaliser une hausse des prix du carburant, une mesure qui apparaît plus démagogique qu'autre chose, sachant que l'impact sera dérisoire sur les gaz à effet de serre. En revanche, cela pourrait affaiblir les clubs et donc l'activité de certains de nos adhérents, mais encore tout l'écosystème aéronautique qui nourrit la « grande » aviation.

Le reste de l'assemblée générale a été nourri d'un dialogue avec OSAC notamment sur les enjeux de la Part-ML et des conséquences sur la responsabilité devenue nettement plus floue des responsables d'atelier de maintenance. Les adhérents craignent qu'en cas d'accident les juges ne retiennent que la responsabilité de l'atelier, même si le pilote propriétaire lui a imposé son manuel et un programme d'entretien, comme l'autorise la Part-ML.

D'autres propositions restent également sans réponse : plus particulièrement l'impossibilité d'utiliser en Europe des moteurs (pourtant certifiés) qui fonctionnent à l'éthanol comme cela se pratique au Brésil. Durant cette crise, les ateliers n'ont pas trop souffert, les clubs et les propriétaires ayant conservé la possibilité de voler. Enfin, une bonne nouvelle a pu être annoncée par OSAC : la réduction de 50 % des redevances concernant la migration des agréments liés à la mise en place de la nouvelle réglementation.

En fait, elle concernera l'ensemble des redevances versées à OSAC par les organismes contrôlés. Malgré cela, nous sommes toujours opposés au mode de calcul qui nous paraît incohérent. Nous devons poursuivre les discussions avec l'autorité pour parvenir à un accord. Il reste donc des combats à mener.

SOMMAIRE

P.1 *Tous réunis à La Baule*
P.2 *EAME rachetée par Philippe Langlois*
P.3 *ECOGAS : vers l'Europe*
P.4 *Les vols de tractage épargnés*

Gipag 24.indd 2-3 05/12/2020 11:02

Etampes Aero Maintenance Europe change de main

Etampes Aero Maintenance Europe est un pilier de notre association et un acteur reconnu du secteur de la maintenance. Elle vient d'être reprise par Philippe Langlois.

Philippe Langlois est devenu propriétaire d'Étampes Aero Maintenance Europe en janvier 2020, succédant au fameux Patrice Blin qui a su développer la notoriété de cet atelier du sud francilien. La passation de pouvoir a duré plusieurs mois et le nouveau directeur entend apporter tout son savoir-faire en matière de relation client. Il connaît bien le secteur pour avoir travaillé à la sortie de son école d'ingénieurs dans le domaine aéronautique. Mais, surtout, il est propriétaire d'un avion qu'il a commencé à entretenir avant de le confier à EAM… en 2011. Il ne manque bien sûr pas d'idées pour assurer un nouveau développement à l'entreprise.

La première est d'organiser des plannings parfaitement calibrés avec les clients afin de lisser l'activité et surtout d'honorer sans retard leurs rendez-vous. Second volet de son apport : proposer une offre globale aux propriétaires d'avions et responsables de clubs. En effet, un second hangar a été acquis afin d'accueillir une société qui effectuera des prestations d'avionique, plus précisément la société NSE qui a absorbé Bayo et qui a travaillé également avec Siba, basée à Dinan. Cette nouvelle implantation était naturellement la bonne idée pour faire gagner du temps et de l'immobilisation machine aux clients. NSE sera évidemment apte à tout type de révision et d'installation. Grâce à ce projet, Philippe Langlois a su négocier avec Aéroportsde Paris (ADP) afin que les ULM obtiennent l'autorisation de se poser à Étampes si leurs propriétaires viennent pour faire réparer leur avionique.

Plateforme à fort potentiel

Philippe Langlois est convaincu que la plateforme d'Étampes dispose d'un fort potentiel de développement puisqu'il est envisagé qu'elle devienne une zone de travail pour les écoles, notamment au bénéfice des usagers de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, assez enclavé pour être contesté par les riverains. De plus, le nouveau responsable a acquis l'entreprise conjointement avec l'un de ses amis, Fréderic Ludet, qui dirige une société travaillant aux mobilités du futur. H2MAT devrait avoir un spectre large, MAT signifiant mer air terre. Les motorisations à base d'hydrogène font donc partie du business modèle. Étampes devrait être, grâce à Philippe Langlois, à la pointe de ce nouveau secteur. D'un point de vue éthique, il entend nouer avec ses concurrents une relation qui tient plus au partenariat intelligent qu'à la guerre commerciale. L'idée est donc bien de s'entre-aider : fourniture de pièces, prêt de matériels voire sous-traitance entre confrères. Le dirigeant a rejoint le GIPAG pour ce qu'il apporte à la profession en termes de réflexion et d'action. Une adhésion récente puisqu'il ne connaissait pas du tout l'association, mais, très vite, c'est devenu une évidence.

Philippe Langlois a commencé sa carrière chez EADS au travers de l'Aerospatiale avant de passer ensuite par la case Socata pour la commercialisation des TB et TBM. Passionné, il a passé dès qu'il a pu sa licence de pilote privé et sa qualification d'instructeur.

Tour de France des jeunes pilotes

En 2002, il participe au Tour de France aérien des jeunes pilotes avec un avion de démonstration destiné à être présenté aux dirigeants de club. Il intégrera par la suite Zodiac, puis une entreprise américaine et plus exactement sa filiale française. Il a donc voyagé dans le monde entier. En parallèle, il est devenu propriétaire d'un Gardan GY 80 dont il assurait la maintenance, cela avant de rencontrer Patrice Blin pour transférer cette charge. En 2019, il quitte son entreprise pour reprendre Étampes Aero Maintenance Europe.

ECOGAS, la voie d'accès vers l'EASA

ECOGAS regroupe des associations semblables au GIPAG qui fédèrent les professionnels de notre aviation générale au plan européen. C'est surtout une instance qui permet de s'adresser à l'EASA avec plus ou moins de succès.

ECOGAS… Inconnu du grand public et assez peu des professionnels de l'aviation générale. En déroulant, cela fait « European Council of GA Support » ou encore Conseil européen des associations de l'aviation générale. Comme son nom le laisse entendre, il rassemble des associations qui, à l'image du GIPAG, fédèrent les professionnels du secteur : ateliers, organismes de formation, etc. Cinq pays font partie de cette instance : l'Allemagne, la Grande-Bretagne, le Danemark, la Suisse et la France. Des pays majeurs en matière d'activité aéronautique qui représentent nettement le centre de gravité européen de notre secteur. ECOGAS a deux principales vocations. La principale est de porter au plan européen, principalement auprès de l'EASA, des problématiques identifiées sur le terrain résultant de l'application de la réglementation de l'aviation civile européenne. Cela peut se traduire par une carence des textes, voire des situations non prévues ou encore des conséquences préjudiciables de cette application.

Atelier de travail

Pour cela, ECOGAS est une des parties prenantes du Advsory Stakeholders Board, (SAB) qui regroupe tous les acteurs de l'aéronautique : constructeurs, contrôleurw, aviation d'affaires, aviation commerciale, etc. Trois fois par an, tout le monde se réunit et débat avec l'EASA. D'un côté, on fait remonter les problématiques, de l'autre, côté autorité, on répond, voire informe sur la réglementation à venir, les changements, les correctifs… Ce SAB est constitué de plusieurs sous-comités dont les réunions précèdent celles du SAB. Elles servent en quelque sorte d'atelier de travail. Deux principales concernent l'aviation générale : le GA.com et le GA.TEB. Le premier est constitué des professionnels de l'aviation, le GIPAG y a naturellement toute sa place, le second regroupe les autorités des aviations civiles. Les réunions se déroulent toujours sur deux jours : le premier, les sous-comités travaillent entre eux. GA.com et GA.Teb chacun de son côté, le second jour, tout le monde se rejoint. Dans chaque groupe, il y a toujours un représentant de l'EASA. Un autre sous-comité d'ECOGAS contribue à faire avancer les demandes du GIPAG : le « Engineering and maintenance » auquel appartient la Task Force Part-145.

Instance de réflexion

Par son approche collaborative, le GA.Com est également une instance de réflexion informelle qui sert de laboratoire d'idées pour les « GIPAG » européens puisqu'il rassemble des participants ayant les mêmes intérêts avec parfois les mêmes problématiques. On regarde comment les problèmes sont traités, comment des solutions ont émergé. Malgré cette voie d'accès à l'EASA au travers d'ECOGAS, ses membres n'ont pas toujours le sentiment d'être entendus. Ainsi, concernant, la problématique de la responsabilité des ateliers dans le cas où le propriétaire impose un programme d'entretien (un aspect de la Part-ML) a fait l'objet d'une fin de non-recevoir de la part de l'EASA. L'autorité a signifié qu'elle ne changerait rien.

Tous les responsables d'atelier ont bien senti la menace : celle d'un diktat du propriétaire qui, à l'américaine, imagine la façon dont doit être entretenu son appareil. Tant qu'il y a accord entre ce dernier et le responsable de l'unité de maintenance, RAS. C'est bien quand il y a divergence que le problème se pose. Pourtant, cette situation a abondamment nourri les débats de l'assemblée générale à La Baule, au point que bon nombre d'ateliers refuseront de prendre des avions en entretien en cas de

modification du programme d'entretien par le propriétaire. D'autres demandes spécifiques avaient transité par ECOGAS. Le problème de l'absence de qualification de type pour des avions un peu anciens ou rares avait conduit le GIPAG à demander qu'une forme d'APRS soit accordée au sein des unités de maintenance pour les gens travaillant sur ces avions. Là encore, le GIPAG a essuyé un refus. La disparition des compétences conduirait à ne plus pouvoir entretenir ces avions.

Les pièces US à reconnaître

Même chose pour l'impossibilité par l'EASA de reconnaître dans le cadre des ateliers Part-145 les documents émis par la FAA en cas de révision de pièces aux USA alors que pour les ateliers sous-Part-F, cette reconnaissance existe. Le sujet n'est pas traité et il reviendra vers l'EASA. Ces décisions de l'autorité européenne peuvent induire une forme de distorsion de la concurrence. Une petite lueur d'espoir d'être mieux entendu se fait jour : pour des raisons liées au Brexit, le siège d'ECOGAS sera transféré dans les locaux de la FNAM à partir du 1er janvier. Cette implantation mettra un peu plus en avant la place de la France, et donc du GIPAG, pour l'ensemble des demandes qui seront formulées dans l'avenir auprès de l'EASA.

En bref

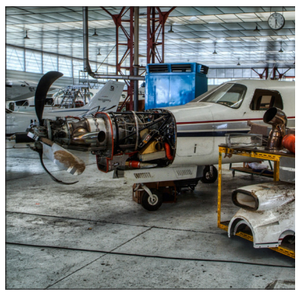
Recenser les pièces les plus utilisées

À peine arrivé au GIPAG, Philippe Langlois s'est attelé à une tâche intéressante et surtout utile pour les adhérents : recenser leurs besoins en pièces détachées françaises afin de connaître les flux d'utilisation. L'objectif est de concevoir une sorte de réseau d'approvisionnement qui permettrait de pallier les carences de livraison de certains fournisseurs de pièces. Une fois les besoins identifiés, il sera plus aisé d'organiser une production de ces pièces, voire de constituer un stock après des commandes groupées entre les différents membres du GIPAG. Mais Philippe Langlois souhaite également dialoguer avec les autorités de l'aviation civile françaises et européennes afin d'organiser une forme de validation de pièces rares; elle pourrait être donnée par un atelier Part-145, compétent pour juger de la qualité opérationnelle d'une pièce. Le recensement commencera au plus tôt.

En bref

L'obscur calcul des redevances

La problématique ne date pas d'hier : les membres du Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale font part d'une totale incompréhension quant aux calculs des redevances liées à l'obtention et au maintien des agréments. Outre la formule alambiquée, la somme perçue par OSAC tient compte logiquement dans un premier temps du service rendu pour la surveillance des organismes, elle tient compte également de variables liées à des paramètres alphanumériques comme le nombre d'employés dans une entreprise ou encore le nombre d'avions, ce qui paraît très éloigné de la mission générale de surveillance d'OSAC. Le GIPAG a d'ailleurs sollicité les conseils d'un cabinet d'avocats. Le résultat conforte la position du groupement : les juristes ne comprennent pas pourquoi certains coefficients varient, par exemple, en fonction du nombre de stagiaires. De même, ils considèrent que les sommes perçues par OSAC relèvent plus d'une taxe que d'une redevance, et constatent que certaines variables ont pour effet de majorer la redevance sans justification de travail supplémentaire pour l'administration. Naturellement, la DGAC a été informée de ces remarques. Le GIPAG espère une réponse rapide.



Gipag 24.indd 4-5
05/12/2020 11:02