

## Restons positifs !

**A**lors que la France est reconnue au sein de l'Europe comme un fleuron de l'aéronautique de par son histoire, son maillage aéroportuaire, le nombre de pilotes licenciés et le nombre d'avions basés, elle n'a pas réussi pour l'instant, avec ECOGAS, à convaincre l'EASA de prendre en considération les problèmes auxquels sont confrontés les professionnels de l'aviation générale.

Ou, du moins, l'instance européenne n'en voit hélas pas l'urgence, ainsi que l'a reconnu en mars dernier à Cologne John Franklin, rapporteur pour cette dernière : « Le GA Road Map évolue vers la version 2.0, soyez confiants, la révolution viendra de l'EASA, mais il faudra bien sûr que chaque Aviation civile suive, et cela peut prendre du temps. Dix ans, vingt ans peut-être, mais il faut bien démarrer un jour ! » Il semble bien que la notion de temps ne soit pas la même à Cologne qu'ailleurs !

En fait, qui peut mieux nous aider à porter nos revendications que notre Autorité nationale, conjointement la DGAC, la MALGH, la DSAC et l'OSAC, puisque les sujets concernés par nos demandes couvrent à l'évidence tous les métiers de l'aéronautique ?

C'est pourquoi nous comptons plus que jamais sur la DGAC pour qu'elle prenne le « lead » sur les sujets qui nous concernent tous, qu'elle s'emploie à trouver les solutions à tous ces dysfonctionnements bien connus et admis de tous, sous peine de voir tout un pan de l'économie du secteur aérien affaibli et menacé de disparition à court terme.

La concertation permanente et les liens cordiaux que nous avons établis depuis de nombreuses années avec notre Administration me permettent d'espérer son soutien appuyé !

**Françoise Horiot,**  
présidente du GIPAG



## L'ÉVÈNEMENT

### Défendre nos terrains

**D**eux poids, deux mesures. Comme pour bon nombre de sujets dans l'aérien, il est parfois difficile de trouver une cohérence dans le fonctionnement de l'administration, voire dans les services de l'État. Depuis quelque temps, nous constatons un certain nombre de dysfonctionnements sur plusieurs de nos plateformes françaises. Des pratiques qui entravent singulièrement leurs usages par les pilotes de l'aviation générale, mais également de l'aviation d'affaires.

Quand on connaît la contribution de ces deux secteurs complémentaires au dynamisme du transport aérien, personne ne comprend les décisions prises par leurs gestionnaires ou encore par l'administration. Notre groupement a décidé de s'engager pour la défense et la promotion des outils indispensables à nos membres, qu'ils soient exploitants d'aéronefs, formateurs ou spécialistes de la maintenance. À cette occasion, la commission défense des terrains a été confiée à l'un de nos fidèles membres, Jacques Callies, dirigeant de la revue Aviation et Pilote, et qui est également administrateur de notre association. C'est un dirigeant voyageur, souvent témoin des dysfonctionnements rencontrés localement.

Plusieurs exemples sont symptomatiques de cette incohérence de fonctionnement. La société Elyxan a investi à Melun plusieurs millions d'euros pour construire un FBO, flambant neuf, qui, pour l'heure, est vide. Personne n'est encore intéressé pour se baser sur une plateforme qui est loin de Paris. Les principales raisons étonnent par leur caractère prosaïque... La Tour ferme à 18 heures, il n'y a alors plus d'anglais parlé possible, ni de phase terminale de contrôle, il faut donc en IFR des minima VFR.

Le troisième point est certainement le plus étonnant : il n'y a pas de douanes à Melun. Le cahier des charges pour faire venir les douaniers serait exorbitant : une aérogare, des salles de fouilles, des sas, etc. D'autant plus surprenant que Pontoise au nord de Paris, n'ayant pas ces équipements, peut servir exceptionnellement de dérogation au Bourget et la Douane ne rechigne pas alors pour se déplacer...

Un autre cas étonnant est celui d'Aix-les-Milles où le pilote est facturé par le gestionnaire de l'aéroport pour des frais de handling qui, auparavant, étaient gratuits. Personne ne comprend. Ainsi, à Clermont-Ferrand, les plages de fermeture du terrain font qu'après 20 heures, il n'est plus possible d'accéder ni de sortir sans PPR alors que le terrain est normalement ouvert H24... Bref, encore une décision locale qui cloue au sol les passagers et freine le développement de la plateforme.

Le président de la nouvelle commission va s'efforcer d'emprunter la voie diplomatique et celle du dialogue pour parvenir à lever ces freins au développement de l'aviation d'affaires et de loisirs. Outre son expérience personnelle, il est important que chacun d'entre nous puisse faire remonter des informations sur un problème concernant une plateforme. Le GIPAG a déjà rencontré Pierre Cabéré, un député de la REM, qui est le responsable d'un groupe de travail sur l'aéronautique et l'espace. Il lui a été suggéré d'ajouter à son libellé le travail aérien et l'aviation d'affaires.

Notre association utilisera tous les moyens pour se faire entendre. Nous vous invitons également à vous rapprocher de « votre » député pour une action multicanal.

## SOMMAIRE



**Défendre nos terrains**

**P.2** Focus : Aero Composite Services nous rejoint

**P.3**

Militer pour les transpondeurs

**P.4** La Charte du GIPAG : aligner les actes et les engagements.

# Aero Composite Services nous rejoint

Cette entreprise est spécialisée dans la maintenance des équipements en matériaux composite. Ses dirigeants viennent au GIPAG pour parfaire leur culture aéronautique.

**A**ero Composite Services est mieux connue des grands donneurs d'ordres et constructeurs du secteur aéronautique que de nos adhérents, voire du milieu de l'aviation générale. Cette entreprise de maintenance spécialisée dans le composite n'a été fondée qu'en 2009 et elle est déjà parfaitement implantée au sein d'Airbus Helicopters ou bien auprès des grandes entreprises de maintenance comme Sabena Technics. Elle compte parmi ses clients la fameuse NHV qui détient les contrats de maintenance des Panther de la Marine nationale. Sa vocation est donc de réparer toute forme de pièce composite, et notamment les pales d'hélicoptères. En fait, Aero Composite Services et ses quelques salariés n'ont pas encore la taille « critique » pour être référencés auprès des grands constructeurs : elle travaille donc en sous-traitance, via la SIMRA mais également pour ATR. Et pourtant, malgré un chiffre d'affaires assuré en grande partie par les grands, Aero Composite intervient également dans le secteur de l'aviation générale en effectuant des interventions de maintenance sur les appareils de la flotte de l'École Nationale de l'Aviation Civile (ENAC), essentiellement les TB20, mais également sur ceux de l'École Supérieure des Métiers de l'Aérien (ESMA). Elle intervient donc sur une flotte de DA40 et DA42.

Les dirigeants ont bien constaté que la qualité des pièces de nos avions de club ou d'école est loin d'être celle que Aero Composite Services livre ou observe chez les industriels. Il y aurait là un vrai marché. Toutefois, les dirigeants d'Aero Composite Services reconnaissent qu'ils travaillent à des coûts difficilement compatibles avec les budgets de notre aviation de loisirs, une problématique que l'on ne rencontre pas à un certain niveau d'activité. Autre difficulté : pour des raisons de coûts et surtout de solutions de réparation disponibles, les entreprises de notre secteur ont développé des capacités de maintenance en interne, tout au moins pour celles qui



distribuent des aéronefs en composite. Durant un temps, Aero composite service était plutôt proche (voire liée) au milieu de la plasturgie qui ne couvre qu'une partie de son cœur de métier. Ses dirigeants étaient au fait des informations de leur secteur, mais non sur celui de l'aviation générale. Ils ont découvert la lettre du GIPAG et notre organisation. Ils ont donc voulu devenir adhérent dans une démarche intelligente de synergie et de partage d'expériences. Clairement, ils veulent aller vers une autre forme de culture et de savoirs.

D'autant qu'Aero Composite Services cherche à diversifier son activité et l'entreprise souhaite devenir PART 21. Ses dirigeants peuvent trouver auprès de nous des membres pour les conseiller. De même, ils peuvent également les éclairer sur des problématiques qu'ils ont déjà rencontrées. Mais, surtout, ils souhaitent avoir accès à une veille réglementaire aéronautique comme nous sommes capables de l'organiser. Cette volonté d'adhésion est un signe manifeste que notre groupe dispose d'une certaine crédibilité dans

notre sphère immédiate et au-delà. Dans le cadre de notre groupe de travail pour apprendre à répondre aux appels d'offres de la grande industrie, Aero Composite Services pourrait donc nous apporter leur pratique et leur vision. En définitive, nous sommes satisfaits de cette adhésion. Aero Composite Services est basée à Nîmes Garon, elle emploie dix salariés pour 850 000 euros de CA.



## Les membres du GIPAG se retrouvent en salon

En bref



Au fil des grands événements aéronautiques, un certain nombre de membres de notre association se retrouvent en salon, obéissant naturellement à leur propre logique commerciale et industrielle. Mais de fait, et c'est heureux, ils portent aussi les valeurs du GIPAG à chacune de leur intervention. Cela a été le cas pour le salon EBACE (notre photo) et ce sera également valable pour le salon de Lyon qui aura lieu du 13 au 15 juin sur l'aéroport de Lyon Bron. Rappelons que plusieurs de nos membres y assisteront, sans toutefois qu'un village GIPAG ne soit officiellement constitué... Toutefois, à Lyon, les adhérents seront facilement identifiables grâce à des flammes portant le logo de notre association. Félicitations à Air Courtage.



## Des transpondeurs pour la sécurité des vols

À la suite d'un incident en vol, une collision évitée de justesse avec un ULM, Fabien Desmurs a porté plainte contre X, puis écrit une longue lettre à la ministre des Transports pour demander que tous les aéronefs soient équipés d'un transpondeur.

Le ciel est à tout le monde. Il se pose néanmoins une grande et vraie question : comment rendre miscible, sans dégrader la sécurité des vols, des activités aussi différentes que l'aviation de loisirs, voire plus exactement l'ULM, et une activité de travail aérien ? Cette interrogation s'est une nouvelle fois posée le 1<sup>er</sup> avril 2019. Ce jour-là, un Cessna 182 appartenant à Rectimo est engagé dans une mission de surveillance à basse altitude dans un espace de classe G, non loin de la CTR de Lyon. Arrivé verticale Bourgoin Jailleu, l'équipage, constitué d'une pilote professionnelle et, un observateur, évite de justesse un ULM qui vole également à basse altitude et qui ne dispose pas de transpondeur actif... Le 182 plonge rapidement pour éviter l'aéronef situé 30 mètres au-dessus. Dans la manœuvre, l'équipage du Cessna ne parvient même pas à noter l'immatriculation de l'ULM. Les deux membres transmettent rapidement les informations au service d'information en vol qui ne détecte qu'un « plot » primaire, sans d'autres informations. Pas d'immatriculation, pas d'altitude, pas de trajectoire, bref le danger indétectable. Naturellement, ses occupants prennent bien soin de, surtout, ne pas se manifester par radio. On le voit donc : la liberté de voler s'arrête à la limite de l'insécurité des vols que provoque une absence totale de repérage, par les autres usagers, mais également par les autorités. Certes, en classe G, hors espace aérien contrôlé, le transpondeur n'est pas obligatoire et il n'y a pas réellement de facteurs contrevenant à la réglementation, excepté dans le cas précis de cet incident où la hauteur minimum de survol n'avait pas été respectée, et cela au-dessus d'une agglomération. Cet incident n'est pas un cas isolé. Depuis 2015, c'est la sixième fois que l'un des appareils de



Rectimo évite l'accident. Fabien Desmurs, son dirigeant, estime que ces incidents se multiplient. À chaque fois, il envoie les informations et les comptes rendus d'incidents aux autorités sans jamais obtenir de réponse ni d'actions concrètes de notre administration de tutelle, la DGAC. De plus, il y a une forme d'incohérence conceptuelle depuis la nouvelle réglementation des SPO : les entreprises SPO/ATO doivent élaborer un manuel SGS, système de gestion de la sécurité, qui, comme son nom l'indique, évalue le niveau de risque et adapte la formation ainsi que le manex en fonction de l'activité et des missions.

Dans le cas précis de la journée du 1<sup>er</sup> avril, non seulement il est techniquement impossible d'évaluer ce type de risque, mais, sur le plan administratif, Fabien Desmurs est contraint de l'accepter au travers de son SGS. Il y a donc là incohérence majeure alors que ces situations sont systématiquement dénoncées à la DGAC, sans réaction en retour. Un changement de réglementation avec une

obligation de s'équiper de transpondeur et de Flarm serait, selon Fabien Desmurs, la seule solution pour enrayer ces risques majeurs d'accidents. De toute évidence, il semble que le poids des fédérations, et notamment, celle de l'ULM, incite notre autorité de tutelle à une certaine forme de mansuétude vis-à-vis de cette aviation légère. Fabien Desmurs milite, on le sait, pour la présence d'un transpondeur dans tous les aéronefs, mais il ne se sent pas entendu.

À la suite, il a déposé plainte contre X et a écrit une longue lettre à Élisabeth Borne, la ministre des Transports. Encore une fois, le niveau d'exigence à l'égard des professionnels est très élevé et l'aviation générale (avion et ULM) semble totalement exonérée de cette forme d'exigence alors qu'elle peut être la source d'un accident potentiel comme c'est le cas ici. Il semblerait que l'EASA ait lancé des réflexions à ce sujet mais l'application d'un potentiel règlement risque de prendre du temps alors que le danger est lui bien réel et permanent.

### En bref

#### Time to Fly fête ses dix ans d'existence



La société Time to Fly, dirigée par Pascal Ravel, a fêté ses dix années d'existence à l'occasion d'une grande soirée colorée. Le dirigeant avait invité une grande partie de ses clients dont le GIPAG auquel Time to Fly apporte un soutien en matière de connaissances réglementaires. En effet, Pascal Ravel, ingénieur ENAC, a créé Time to Fly en 2009 afin d'apporter un service en matière de connaissances réglementaires sur un spectre très large : de l'aviation générale à l'aviation commerciale, mais également dans le secteur de la maintenance ou celui des installations aéroportuaires. Une expertise 360° dans le domaine de l'aéronautique pour cette entreprise implantée au Bourget.

**Présidence :**

Françoise Horiot  
Tél : 03 25 74 90 00  
fhoriot@troyesaviation.com

**Responsables commissions :**

**Part 145 :**

Olivier Raffier  
Tél : 02 43 56 20 24  
avialaval@wanadoo.fr

**Maintenance Part M/F :**

Michel Enggasser  
Tél : 03 89 44 17 80  
contact@mulhouse-air-service.fr

**Travail aérien :**

Alexis Giordana  
Tél : 04 93 33 56 34  
ag@actionair-environnement.fr

**Transport & formation :**

Jean-Pierre Trimaille  
Tél : 01 39 56 98 48  
jptrimaille@gmail.com

**Assurance :**

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

**Commission aéroport :**

jcallies@aviation-pilote.com  
06 07 49 82 33

**Administration :**

- Emile Escalé  
Tél 06 73 99 88 66  
emile.escale@wanadoo.fr
- Marlène Prost  
Tél 01 86 64 12 36  
marlene.prost@gipag.fr

Pour les questions techniques et réglementaires : odmounier@fnam.fr  
Tél : 01 86 64 12 34

**Adresses :**

GIPAG :  
c/o FNAM - 22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris.  
Tél : 01 86 64 12 36.  
www.gipag.fr

AGENDA

**Prochaines dates**

**20 juin :** conseil d'administration à Paris  
**27 et 28 septembre :** congrès d'automne, à Gap, chez Icarus Aerotechnics  
**11 décembre :** conseil d'administration à Paris



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. Achievé d'imprimer en décembre 2019 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage : 1600 exemplaires.

# Prenons la parole aux CCRAGALS

**T**out le monde ne connaît pas les Comités Consultatifs Régionaux de l'Aviation Générale et de l'Aviation Légère et Sportive (CCRAGALS). Et pourtant, ces instances gagnent à être découvertes tant les projets dont elles débattent sont importants pour l'activité de nos adhérents. Ces comités sont chargés de recueillir les avis des diverses communautés à propos de la modification, la création ou la suppression de zone de l'espace aérien.

Ces espaces peuvent être attribués aux militaires, voire à d'autres catégories d'usagers de l'espace aérien, les pilotes de drones par exemple. Ces avis sont ensuite « remontés » par la DSAC régionale et par les autorités militaires quand ces dernières sont concernées à un Comité Régional de Gestion de l'espace aérien de plus haut niveau. La réunion d'un CCRAGALS intervient 4 semaines avant la réunion de ce Comité régional de gestion (CRG) qui ensuite transmet une position au Directoire de l'espace aérien.

Or, il semble aujourd'hui que les avis remontés par les DSAC au CRG, transcrits dans les comptes-rendus des CCRAGALS, ne seraient pas représentatifs des positions exprimées en séance par les représentants des associations, ce qui entache la procédure. Le Syndicat national des exploitants

d'hélicoptères et plusieurs représentants du GIPAG aux CCRAGALS se seraient notamment plaints qu'ils n'étaient pas assez fidèles aux débats. La FNAM, en tant que fédération représentative s'est vue attribuer trois sièges au sein des sept CCRAGALS du territoire français. En qualité d'adhérent, le GIPAG dispose d'un siège pour chaque CCRAGALS régional, complété par celui d'un suppléant. Notre association a donc clairement la possibilité de faire entendre sa voix sur tous les projets de modification de zone. Or, il y a un déficit de prise de parole de notre côté. Les titulaires ne sont pas toujours présents à ces réunions; pire, la région du Sud-Ouest ne dispose même pas de titulaire désigné.

La politique de la chaise vide laisse naturellement une grande marge de manœuvre à l'administration pour pousser ses projets. Il est donc impératif que le GIPAG joue pleinement son rôle dans cette instance de débats et prenne la parole aussi souvent que possible, à chaque convocation d'un CCRAGALS.

La participation du groupement offre également la possibilité pour notre association de recueillir dans le détail chaque débat et de pouvoir vérifier, par la suite, la conformité des comptes rendus. Une voie nous est proposée, donnons alors de la voix.

A SAVOIR

## Charte GIPAG

**D**epuis plusieurs années, le GIPAG s'est doté d'une charte des bonnes pratiques. Nous n'avons pas cédé sous la pression d'une quelconque mode. Il nous est apparu nécessaire d'aller vers cette démarche qualité pour une bonne raison : affirmer notre engagement envers nos clients. Quel est cet engagement ? Celui d'un alignement total entre les propos et les actes. La finalité est naturellement de rassurer un client et de lui offrir une vraie transparence sur nos interventions. Cette charte a également vocation à nous rassembler.



## La FNAM déménage



**I**n'était plus possible de rester dans les locaux traditionnels de la rue de Châteaudun. Alors, la fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) a décidé d'atterrir de manière définitive dans un quartier fréquenté et bien desservi de la capitale, au 22, avenue Franklin Delano Roosevelt dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement. Outre le changement d'adresse, ce déménagement se traduit par une modification des numéros de téléphone mais sans affecter les adresse e-mails.