

Présidence et responsables

Françoise Horiot

Tél: 0685411404

fhoriot@troyesaviation.com

Part 145:

Olivier Raffier

Tél: 02 43 56 20 24

avialaval@wanadoo.fr

Maintenance Part M/F:

Michel Enggasser

Tél: 06 08 03 15 96

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

Aéroport:

Jacques Callies

jcallies@aviation-pilote.com

06 07 49 82 33

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 01 86 64 12 36

marlene.prost@gipag.fr

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

Tél: 01 86 64 12 34

Adresse:

GIPAG:

c/o FNAM — 22, avenue Franklin Delano Roosevelt 75008 Paris.

Tél: 01 86 64 12 36.

www.gipag.fr

AGENDA

Prochaines dates

8 septembre: GCCCTA OSAC

23/24 septembre: AG et congrès en présence de Damien Cazé, directeur de la DGAC



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 juin 2021 chez MAILLEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage: 1600 exemplaires.

L'aviation future sera décarbonée



Une chose est sûre: il faudra à terme aller vers l'aviation décarbonée ou fortement décarbonée. Ce sera une demande de l'État, mais également de la population. Ce que l'on ne connaît pas encore c'est l'échéance de ce passage. Il est lié en partie à l'évolution de la technique et la pression des hommes politiques, poussés par les Verts. Une autre donnée qui paraît certaine: les expérimentations des motorisations «vertes» commenceront par l'aviation générale qui est la plus simple à équiper au plan réglementaire. Les normes de sécurité seront nettement moins élevées que pour le transport public, il faudra néanmoins passer par le stade certification, mais avec une complexité moindre.

La première tendance pour notre aviation et plus particulièrement l'aviation d'affaires sera l'utilisation et la généralisation du carburant SAF (Sustainable Aircraft Fuel) fonctionnant sur les avions à turbine et les jets. Il a fait ses preuves sur le plan de l'aviation commerciale, comme l'a souligné l'actualité. On est confronté à son manque de disponibilité comme le déplore Nicolas Chabbert, Directeur Général de Daher, membre du GIPAG et Président du GAMA. On peut également envisager l'utilisation de l'hydrogène liquide comme carburant, mais c'est un saut technologique important. Même Airbus et ATR ont planifié la conception de leurs appareils consommant de l'hydrogène sur plusieurs années.

L'autre voie est également une recherche sur l'aérodynamique des appareils afin de les rendre plus performants et donc plus économes. La technologie électrique est déjà arrivée avec la certification du Velis de Pipistrel, un avion Virus équipé d'un moteur électrique. Pour l'heure, son autonomie est limitée à 50 minutes, ce qui paraît suffisant, selon ses partisans pour les premières heures de formation. À ce titre, une école professionnelle s'est équipée de ce modèle, ce qui montre bien que leurs dirigeants croient à ce mode de propulsion. Toutefois, son usage limité le place sous le feu des critiques des sceptiques

de l'électrique. Il faudra attendre encore quelques années pour que, avec l'arrivée de nouvelles batteries, la plage d'utilisation soit plus large. Une solution plus prometteuse reste la motorisation hybride qui combine un moteur thermique et électrique, les deux fonctionnent ensemble dans les phases critiques ou la demande de puissance est la plus forte; décollage et atterrissage.

En croisière, seul un des deux moteurs peut être en service: moteur thermique pour alimenter l'électrique, voire simplement le thermique, etc. Tous les cas sont envisageables. On peut également substituer le moteur thermique par une turbine, certains constructeurs ont même envisagé de coupler un générateur avec une turbine de petite taille. Enfin, il y a également la pile à hydrogène qui produit de la vapeur d'eau. La technologie existe dans l'automobile, mais il y a un cran de sécurité à franchir pour l'appliquer à l'aviation. Il existe de nombreux projets dans le monde, plus ou moins fiable, plus ou moins avancé et plus ou moins financé. Ces nouvelles technologies vont imposer un enrichissement des savoirs et des méthodes de réparation.

Pour la cellule, ils existent déjà puisque les ateliers ont acquis l'expérience du composite; il est très vraisemblable que ces futurs appareils en comporteront une grande part. Pour les moteurs, cela reste très différent. L'électrique demande peu d'entretien quant aux autres technologies, excepté la pile à hydrogène, l'expertise portera donc plus sur la partie thermique. La pile à hydrogène demandera certainement une montée en compétence.

Mais on continuera, pendant un temps, à entretenir des moteurs américains ou Rotax... Le GIPAG restera naturellement à l'écoute des problématiques de terrain. Il exercera sa veille au plan national et européen quant aux futures réglementations spécifiques, afin d'accompagner efficacement ses adhérents face aux interrogations qu'ils ne manqueront pas de se poser concernant ces technologies d'avenir.

À quand la vie d'avant ?



Il y a quelque temps, j'ai emmené Ferdinand, mon petit-fils, dans le cœur du vieux Troyes, ville que j'affectionne particulièrement en tant que présidente de Troyes Aviation, comme vous l'imaginez. Et celui-ci m'a alors fait part de son sentiment de déambuler dans une ville « fantôme » !

Or c'est exactement l'impression que j'ai ressentie à mon tour, le mois dernier, en me rendant à Issy-les-Moulineaux afin d'y rencontrer Damien Cazé, le nouveau directeur de la DGAC, pour lui présenter notre groupement et lui faire part de nos aspirations.

Lorsque j'ai pénétré dans l'immense hall de notre administration de tutelle, sans y rencontrer le moindre signe de vie, un lieu où la végétation pourrait bien reprendre ses droits si l'on n'y prend garde, l'expression enfantine de Ferdinand, m'est revenue à l'esprit.

Mais, heureusement, de fantôme, il n'y en avait point, ou je n'y ai pas prêté attention. Damien Cazé était bien là, en chair et en os, et notre entretien d'une heure s'est déroulé dans une ambiance franche et directe. M. Cazé n'a du reste pas été déçu car, ma réputation de dame de fer m'ayant précédé, il m'a avoué que l'échange « décoiffant » dont on l'avait prévenu avait été à la hauteur de ses attentes !

Ce que je vous dis par là, chers Adhérents, c'est que rien ne remplacera jamais la lueur d'un regard, un geste d'impatience des doigts de la main, tout ce langage corporel qu'il n'est pas possible de percevoir lors d'une visioconférence. Je n'ai donc absolument pas regretté mon voyage vers Paris !

Et c'est pour cela qu'il faut que la DGAC sorte enfin de son splendide isolement, ou de son endormissement, au choix. Il nous faut retisser des liens avec elle, rencontrer nos interlocuteurs, discuter, face à face, les yeux dans les yeux, ce qui ne signifie pas pour autant renoncer aux gestes barrières, bien sûr.

Le télétravail, rendu obligatoire pour éradiquer la pandémie, a permis de maintenir un fonctionnement au minimum de nos institutions, mais nous avons besoin désormais d'une administration « présente » pour prendre en compte et traiter nos dossiers avec célérité.

Les combats à mener sont terribles, il nous faut repartir à l'assaut des hordes écolos qui ont fait religion de l'avion bashing, nous avons besoin d'elle car ce combat est aussi le sien.

Retrouvons-nous après des vacances, que je vous souhaite excellentes, pour reprendre la vie d'avant !

Françoise Horiot, présidente

L'ÉVÉNEMENT

Pénurie de mécaniciens...

Depuis des années, le secteur de l'aviation générale, d'affaires et de loisir est confronté à une carence permanente de mécaniciens, avions et hélicoptère. Cette situation est naturellement particulièrement préjudiciable aux entreprises de maintenance dans leur fonctionnement et leur organisation. « Tout le monde manque de mécaniciens partout en Europe, cela impacte l'organisation du travail, allonge le temps de visite et désorganise totalement les plannings ». Cette phrase n'est même pas celle d'un membre du GIPAG, il s'agit du propos de Christophe Rosset, le Président du Syndicat National des Exploitants d'Hélicoptères (SNEH).

Son organisation est confrontée, comme la nôtre, à ce manque important de mécanicien. Plusieurs raisons expliquent cette situation. La première d'entre elles est l'attractivité qu'exerce l'aviation commerciale, essentiellement les compagnies aériennes sur les futurs diplômés. Cette préférence existe depuis longtemps et il semble assez difficile d'enrayer l'attrait de la ligne. La solution pourrait alors consister à former plus de personnel et surtout de rendre ces métiers attractifs. Et sur ce plan, le constat est consternant : dans un souci quasi obsessionnel de la sécurité, l'EASA a placé très haut le niveau de formation des mécanos.

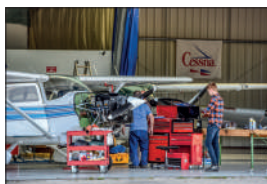
Certes, cette culture de la sécurité et sa mise en place ont créé la fiabilité du transport aérien et permis son développement, depuis 50 ans, de manière soutenue jusqu'à la période du COVID. Mais aujourd'hui, elle freine l'accès au métier de maintenancier car les exigences de formation pour l'aviation générale restent les mêmes que pour la ligne alors que les enjeux, les périmètres de travail et la

typologie de l'exploitation des aéronefs sont très différents. Une fois de plus, les exigences de la ligne servent de référence. Il faut changer cela. Et ce souhait ne date pas d'hier. Déjà en 2016, notre groupement, la FNAM et le SNEH avaient, au sein d'un groupe de travail lancé par l'EASA sur la réglementation Part 66 et Part 147, demandé que la formation soit sensiblement simplifiée. Est-il normal que le cursus de formation complet jusqu'à l'approbation pour la remise en service (APRS) avoisine les 7 ans, presque autant qu'un médecin ?

Le niveau en maths demandé est manifestement très élevé, ce qui conduit un certain nombre d'élèves à se décourager. La partie théorique des formations est également trop importante en regard de la formation pratique. Nous demandons un rééquilibrage pour disposer de techniciens ayant acquis un savoir technique et d'une réelle maîtrise technique du geste. L'expérience requise pour obtenir une qualification de type est également encore trop importante selon plusieurs de nos membres.

De même, il conviendrait également de permettre aux personnels étrangers (ou s'étant formés hors de France) d'obtenir une équivalence qui les rendrait employables dans nos entreprises. Enfin, il faudrait permettre aux militaires de s'intégrer facilement au sein de nos ateliers et, là encore, une véritable équivalence de leur diplôme et de leur savoir-faire doit être instaurée. Nous portons ainsi auprès de l'EASA de nombreuses demandes, appuyées par notre autorité, pour assouplir le système de formation. Cette pénurie n'est pas une fatalité, il faut modifier le cadre pour mieux accueillir des candidats passionnés.

SOMMAIRE



P1 Pénurie de mécaniciens

P3 Discussions à propos d'un label pour ATO

P2 CAVOK, un nouvel adhérent

P4 L'aviation du futur sera décarbonée

L'entreprise CAVOK rejoint le GIPAG

Cette entreprise est assez peu connue mais elle dispose de tous les agréments possibles en matière de maintenance de formation. Elle travaille dans le secteur de la surveillance.

« Nous sommes devenus adhérents pour développer des liens avec un écosystème proche du nôtre, avec des hommes de terrain qui sont, comme nous, dans une approche pragmatique de l'aéronautique et de ses problématiques. Nous pouvons apporter une certaine expertise, notamment concernant l'obtention et la gestion des agréments de maintenance, de formation et de conception. Le Gipag et ses membres nous apporteront leur vision industrielle de ce secteur. Il nous paraît important de combiner les approches pour être plus efficaces et donner plus de puissance à nos éventuelles demandes. C'est une adhésion qui fait sens pour nous ». Olivier Landillon est le dirigeant de CAVOK qui a rejoint le GIPAG récemment. Ceux qui ne connaissent pas cette entreprise qui réalise des taux de croissance à deux chiffres n'auraient rien à se reprocher : cette entreprise, née en 2013, est plutôt discrète.

La Sarl CAVOK est la propriété de la société luxembourgeoise CAE Aviation qui réalise une grande part de son activité au travers de contrats étatiques pour la France, mais également pour des nations étrangères. CAE aviation fournit également un moyen aérien au SDIS 13 pour la surveillance de feu de forêt et peut proposer ses avions pour du travail aérien de type cartographie ; dernière activité, CAE Aviation exploite un

Casa 212 entretenu par CAVOK, spécifiquement affecté au « Paratrooper » qu'elle accueille, entre autres, sur son aérodrome de Périgny-Lapalisie et héberge ses clients au sein de la SARL Vérité, également propriété de CAE Aviation.

La première mission de Cavok est de maintenir en condition opérationnelle des aéronefs, essentiellement des Cessna 208 et des Beech 100, 200 et 350, voire de les équiper en moyens de détection ; cela représente une trentaine d'appareils. Cavok intervient pour leur maintenance, la modification, mais également pour le suivi de la navigabilité. Au fil des années, Cavok a acquis une forme d'autonomie qui lui permet de décrocher des contrats en dehors de CAE. À ce titre, elle a acquis tous les agréments pour ces interventions : Part 145, Part M, sous-part G/I, agrément FAA et dans le domaine de la formation l'agrément ATO et Part 147. L'entreprise forme, en effet, ses pilotes et ses propres personnels. Pour les premiers, ce sont des PNT en interne ou des pilotes le plus souvent militaires, pour des qualifications de classe (QC) de type 208 et Beech. Cavok est également un sous-traitant important du motoriste Pratt et Whitney pour les turbines PT6.

Être représentant P & W

Olivier Landillon souhaiterait à terme être le représentant P & W en France. Cavok dispose également des agréments de production (Part 21G) et de conception (Part 21J), ce qui lui permet de proposer l'étude et la conception de modifications pour des chantiers de type modification de cabine, cela a été le cas dernièrement avec une compagnie qui souhaite modifier ses Piaggio. Avec ce portefeuille de savoir-faire, Cavok couvre tous les besoins de CAE, mais l'ambition de son dirigeant est maintenant de chercher à se diversifier auprès de clients extérieurs, tout en optimisant ses capacités de production. Toute-



fois, c'est un objectif qui aura une portée limitée, tout au plus pour une quinzaine de clients. Cela vaut également pour l'activité de formation de pilote. Aujourd'hui, l'outil de formation des PNT est calibré pour des besoins clients spécifiques et pour l'interne, mais après cette phase, elle vient sur le marché de la formation des pilotes civils, comme n'importe quelle école de pilotage.

Ce dynamisme se traduit par une politique de recrutement intense, même en pleine période COVID. Avec un taux de croissance de 15 % par an, le recrutement est soutenu ; il est à la fois tourné vers de futurs salariés, formés ou pas. Pour ces derniers, Cavok a noué des partenariats avec divers organismes de formation reconnus : Aerocampus, Supaero, etc. Mais les embauches fonctionnent beaucoup par le réseau et le bouche-à-oreille.

CAVOK peut également jouer la carte de l'alternance : en ce moment, 7 salariés sont en contrat d'apprentissage. L'entreprise emploie 75 personnes aujourd'hui ; ils seront près de 90 à la fin de l'année. Olivier Landillon dirige l'entreprise depuis deux ans. Il a occupé divers postes, directeur commercial, directeur d'usine et directeur des achats, au sein d'un grand groupe régional qui travaillait pour Airbus.



En bref

Victoire sur les prolongations



La décision est presque passée inaperçue, mais elle a un impact considérable pour l'activité des ateliers de maintenance et autres CAMO. Depuis le mois d'avril, il a été admis que la procédure de prolongation moteur et que le fascicule décrivant la méthode (établi en 2006) pour aller au-delà des TBO « faisait usage en aéronautique ». La formule indique donc que l'action de prolonger est couverte par une pratique admise et donc reconnue par l'OSAC. Techniquement parlant, un atelier n'est plus en situation d'assumer seul la prolongation moteur, un cadre légal et protecteur encadre ses interventions. Pour les ateliers, c'est une vraie satisfaction, car, avec l'arrivée de la part ML, ces prolongations n'étaient plus couvertes même si elles étaient conformes au programme d'entretien du constructeur. Une bonne partie de leurs dirigeants avait donc refusé d'effectuer ces fameuses prolongations, estimant le risque juridique parfaitement fondé. Tous les ateliers de France (et de Navarre) n'étaient pas sur cette ligne, ce qui a pu provoquer une migration des clients vers des CAMO plus arrangeants, avec pour les ateliers prudents une perte de chiffre d'affaires significative. C'est le travail juridique de Rectimo, un des piliers du GIPAG, qui a permis de rétablir cette situation de bon sens.

Le GIPAG va discuter avec l'APNA

À la suite d'un questionnaire lancé auprès d'élèves d'écoles de pilotage, l'Association des pilotes navigants de l'aviation (APNA) a provoqué des réactions d'étonnement. Cette initiative a permis d'ouvrir un dialogue entre le GIPAG et cette association.

Il y a quelques semaines, l'Association des pilotes navigants de l'aviation (APNA) avait lancé sur les réseaux sociaux une enquête informelle sur les ATO, celles de notre groupement et les autres. Passé l'effet de surprise, cette démarche a initié une forme de réflexion sur la nécessité pour ces organismes de formation d'évoluer vers une plus grande crédibilité, à la fois auprès des compagnies aériennes et du public. C'était naturellement avant la liquidation d'Airways College dont la chute entache sévèrement l'image de ce secteur.

Cette réflexion de fond sera menée au sein de notre association par Jean-Pierre Trimaille, Responsable de la section Formation et Geoffroy Bouvet, Président de l'APNA entouré de quelques experts sur le sujet. L'objectif à terme serait de créer une sorte de label qui renforcerait la notoriété positive de ces organismes de formation au plan national et international. À ce titre, Jean-Pierre Trimaille a rappelé que la qualité de la formation française demeure toutefois largement reconnue.

Une évaluation des candidats

Un aspect de ce label sera la mise en place d'une évaluation des candidats, avant l'entrée en formation. Elle permettra de savoir, au-delà des vérifications classiques de niveau, s'ils possèdent déjà les compétences et les qualités requises (au moins en partie) pour atteindre leurs objectifs professionnels (pilote de ligne, instructeur, pilote de travail aérien, etc.).

Elle pourra également apporter des informations sur d'éventuels futurs points faibles. Elle serait effectuée par un organisme indépendant selon une grille de questions validée de manière collégiale entre ATO. Au cours de la discussion, les membres du Gipag ont toutefois bien rappelé que l'évaluation d'un candidat reste une photographie à l'instant T. Durant la formation, on constate souvent des changements de comportement et l'acquisition d'une certaine maturité.

Si l'écart entre le niveau en sortie de formation et les attentes des compagnies a toujours fait l'objet de discussions animées, la définition de ces critères ne doit pas se faire sous la seule dictée des compagnies aériennes et notamment Air France. D'autant que cette dernière choisit en partie des écoles étrangères pour former ses pilotes... Ces critères ne s'appliqueront pas nécessairement à tous les candidats. Certains élèves pilotes en formation choisiront d'être



instructeurs, pilotes d'aviation d'affaires ou encore de travail aérien, etc. Rappelons que l'apprentissage du métier de pilote commence le plus souvent par des emplois dans de petites compagnies et compensent ainsi le manque d'expérience. Les discussions entre l'APNA et les ATO (dont ceux du GIPAG) doivent donc se poursuivre pour harmoniser les attentes réciproques. D'autant que les critères de recrutement et les niveaux exigés évoluent de manière inversement proportionnelle aux besoins des compagnies et à la pression sur le marché du travail. Ce label

doit permettre aux écoles titulaires de faire valoir leur professionnalisme au plan national et international, voire de leur permettre de rivaliser avec les écoles anglo-saxonnes en terme de notoriété. La discussion provoquée par l'APNA avec la sortie de son questionnaire a toutefois un grand mérite : celui de jeter potentiellement les bases d'une relation institutionnalisée entre les ATO et les compagnies, ce que les écoles souhaitent depuis toujours, au-delà des simples contacts informels entre responsables pédagogiques et responsable des recrutements.

Les avions revoleront et l'emploi des pilotes s'améliorera

Jean-Pierre Trimaille, le Responsable de la section Formation du GIPAG, rappelle que le secteur aérien a été fragilisé par la pandémie apparue en France en mars 2020, provoquant un arrêt brutal de toutes les compagnies aériennes avec une ampleur jamais connue à ce jour. Au mois de février 2020, il manquait 600000 pilotes dans le monde ; un mois plus tard, il y en avait 600000 de trop ! Actuellement les perspectives d'emploi dans le transport aérien sont très limitées, mais les avions revoleront et, de nouveau, le besoin de pilotes reviendra avec, dans un premier temps, le remplacement des départs en retraite. Cette frénésie d'embauche a induit depuis 2017, la création de nouvelles écoles. Certaines ont fait miroiter à l'aide de publicités des perspectives de vies de rêves, dans le cockpit d'un Airbus ou d'un Boeing. En espérant que le retournement du marché ne leur soit pas fatal, ce qui porterait ainsi un grave préjudice aux stagiaires ayant succombé aux sirènes de leur publicité. L'APNA, en coopération avec le GIPAG propose une sorte de labellisation des ATO qui en renforcerait la notoriété positive, le GIPAG a déjà en partie adopté une démarche similaire avec sa charte de qualité ; elle est assez générale et donc ne concerne pas que les ATO et leurs spécificités. Enfin, Jean-Pierre Trimaille constate que le niveau de sélection des compagnies évolue selon leurs besoins, il considère que le choix des critères de sélection est propre à chaque compagnie et qu'ils ne doivent pas rentrer dans les attributions d'un ATO.