

Fédérer, défendre, transformer

C'est avec enthousiasme que je me suis porté candidat à la présidence du GIPAG France. Je remercie chaleureusement le conseil d'administration pour sa confiance, et tout particulièrement Ghislaine Barrère, présidente sortante, pour son engagement et son action au service de nos entreprises ces trois dernières années.



Pourquoi cet engagement ? Parce que l'aviation générale est à un tournant. Nos entreprises, souvent des PME et TPE, font face à une réglementation complexe, une pression économique croissante, des mutations sociétales, et une pénurie de personnel qualifié. Aucun acteur ne peut relever seul ces défis. Il nous faut un groupement fort, actif et rassemblé.

Trois axes guideront mon action : fédérer les acteurs, défendre nos métiers, et transformer notre écosystème pour mieux répondre aux enjeux de demain. Je souhaite initier une gouvernance ouverte et participative. Le 25 avril, nous avons débuté le conseil d'administration par la présentation des résultats de l'enquête de satisfaction menée en mars. Vos attentes sont claires : une représentation renforcée, plus de partage d'expérience et d'entraide, l'accès à des services mutualisés (juridique, accompagnement OSAC, offres groupées...), plus de communication, et mieux valoriser nos métiers pour attirer de nouveaux talents. Pour y répondre, nous avons adopté une nouvelle organisation structurée autour de quatre pôles confiés à des vice-présidents que je remercie chaleureusement pour leur engagement :

- Affaires techniques et réglementaires : Fabien Desmurs
- Emploi et formation : Ghislaine Barrère
- Communication et événements : Caroline Cognet-Renard et Adriana Domergue
- Services aux adhérents : Françoise Horiot

Nous vous en dirons plus très prochainement sur les priorités de chaque pôle. Un forum en ligne sera d'autre part lancé au 3e trimestre pour faciliter le partage d'information et les échanges entre membres.

Enfin, nous souhaitons continuer à faire du salon de Lyon un moment fort de dialogue et de visibilité. Cette année, le GIPAG travaille en étroite collaboration avec les organisateurs afin de programmer des conférences qui permettront de débattre et d'apporter un éclairage sur les grands enjeux de notre secteur. Ensemble, faisons du GIPAG une organisation, utile, influente, et tournée vers l'avenir !

Thomas Grosclaude,
président du GIPAG France

L'événement

Nouveau président pour le GIPAG



Le GIPAG France a tenu son Assemblée générale annuelle le 26 mars dernier. Ghislaine Barrère a alors exprimé le souhait de continuer à s'investir au sein du GIPAG, mais de ne plus assurer la présidence du groupement. Le conseil d'administration s'est donc réuni afin de nommer un nouveau président. C'est Thomas Grosclaude, le dirigeant de JG Aviation et Troyes Aviation qui a été élu ; il résume dans cet éditio ses priorités, partagées dans un courrier aux membres le 2 avril dernier, ainsi que la nouvelle organisation du bureau. Elle a vocation à mieux répondre aux attentes exprimées par nos membres (enquête de satisfaction de mars). L'évolution vers une organisation transverse plutôt que par métiers (maintenance, ATO, travail aérien...) a été une première décision importante. À l'instar d'autres organisations professionnelles,

une section « affaires techniques et réglementaires », animée par Fabien Desmurs, assurera la veille réglementaire et pilotera les groupes de travail visant à construire la position du GIPAG dans le dialogue avec les autorités. La section « emploi et formation », animée par Ghislaine Barrère, regroupera les volontaires pour mener des actions de promotion de nos métiers, consolider nos besoins en compétences à court et moyen terme, et faciliter les relations avec les acteurs publics et privés de la formation. La section « communication et événements » animée par Caroline Cognet-Renard et Adriana Domergue, aura pour mission d'assurer l'animation de notre réseau, à construire et développer le plan de communication du groupement, y compris les newsletters, mais également d'assurer la préparation et le succès des événements auxquels nous participons. Enfin, le pôle « ser-



P.1/2 Thomas Grosclaude nouveau président.

P.3/4 Projets innovants : TurboTech et NeoFuel.

P.4 L'arrêt sur le travail aérien en ULM : tout ça pour ça ?

P.6 Le GCCCTA va changer.

P.8 Ghislaine Barrère et Emile Escalé, médaillés.

vice aux adhérents», animé par Françoise Horiot, a vocation à recueillir et traiter les besoins individuels ou collectifs de nos membres qui relèvent de la compétence du GIPAG : accompagnement juridique ou réglementaire, offres groupées, outils mutualisés...

Le nouveau bureau se réunira d'ici l'été pour définir puis partager avec vous sa feuille de route détaillée et ses priorités. Le rapport moral a par ailleurs été présenté par la présidente sortante : lors du dernier salon de Lyon, le stand du groupement a été bien fréquenté ; il a permis à un public non initié de découvrir l'aviation générale et ses différents métiers. L'arrêté ULM-OPS a fait l'objet

de nombreuses discussions avec l'autorité et le GIPAG France s'est efforcé de défendre au mieux les intérêts des adhérents concernés. La mouture qui a été publiée avec une mise en place en 2026 a quasiment fait l'impasse sur nos demandes, pourtant toutes s'appuyant sur le bon sens.

Côté communication, nous sommes parvenus à éditer cette année trois lettres de chacune huit pages. La régie mise en place pour cette communication nous rapporte environ 1500 euros pour chaque exemplaire. Il a été mis en place également un dialogue récurrent avec Gilbert Guicheney de la Mission Aviation Légère, Générale et Hélicoptère (MALGH). Dans

un avenir immédiat, le GIPAG France participera une nouvelle fois au salon France Air Expo de Lyon avec la programmation de conférences pour débattre et échanger sur des thématiques structurantes pour notre secteur.

Le rapport moral ne serait pas complet sans une forme de désappointement concernant la participation des adhérents aux diverses actions. Le faible taux de réponses au questionnaire (moins de 10 sur 70 adhérents) envoie un message de désintérêt aux responsables du GIPAG alors que précisément l'avis de vous tous est important pour être plus efficace et combattif. Votre retour d'expérience est précieux.

La section maintenance

La commission maintenance a également fait état de son action durant l'année écoulée. Le premier point positif est certainement le rapprochement avec le Syndicat national des exploitants d'hélicoptère (SNEH), présidé par Christophe Rosset. C'est l'occasion de coopérer de manière plus efficace sur des sujets

communs. Le GCCCTA a été remanié avec la création d'une section aviation légère à laquelle le GIPAG France et le SNEH participent activement. Il y a eu un résultat probant : la présence d'un organisme de formation Part147 n'est plus un obstacle à l'éligibilité des MTRE.

Le travail de la section va porter à court terme sur des moyens alternatifs de conformité (AltMoc) destinés à faciliter l'intégration d'anciens militaires, particulièrement autour de l'AMC1 du 66.A.30, sur l'assouplissement des conditions d'accès à la licence A et une réflexion sur la reconnaissance des crédits d'exams émanant des programmes étrangers pour valoriser les qualifications des mécaniciens titulaires d'une licence. À

plus long terme, le GIPAG France milite toujours pour la mise en place d'une APRS en interne, sans obligation de détenir la licence PART 66, cela se pratique déjà chez les pilotes. Il souhaite également mener auprès des jeunes une action de sensibilisation au sein des collèges pour les attirer vers les métiers de mécanicien, tout en lançant une démarche pour améliorer l'image du secteur de l'aviation légère dont les enjeux environnementaux. La section souhaite également relancer les groupes de travail technique qui ont été arrêtés en 2020 : ils ont un rôle capital permettant d'identifier très vite des problèmes locaux et y apporter une réponse technique et réglementaire adaptée.



La section ATO

L'ambition du GIPAG France est, bien sûr, de contribuer à mettre en place une réglementation plus éclairée et plus protectrice des pilotes durant leur formation. Cet objectif a fait l'objet de plusieurs réunions avec les autorités et les parties prenantes du secteur dont l'Association du personnel navigant de l'aérien (APNA), ESTRADS, l'entreprise qui a mené la rédaction de la charte et la Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS). Ces réunions ont permis de définir des critères essentiels pour la formation : un environnement juridique administratif et réglementaire exemplaire, une gestion financière saine et équilibrée, des pratiques transparentes, une réelle attention portée aux élèves et aux ensei-

gnants, une sécurité maximale lors de la formation (vol, mise en situation, etc.).

La plus grande déception de ce projet est que la DGAC n'a officiellement toujours pas les moyens de mettre en place de tels contrôles. Comme il a été parfois suggéré, elle pourrait solliciter des services extérieurs pour opérer ces contrôles, notamment la direction du Transport aérien. Tout au plus, la DGAC a édité un guide des bonnes pratiques disponibles sur le site du GIPAG et celui de la DGAC. En parallèle, le groupement a poursuivi son travail avec ESTRADS afin de finaliser un processus concret sous la forme d'une charte et pour lequel plusieurs entreprises sont déjà engagées. Deux demandes sont pour le moment en souffrance : la possibilité de

faire passer le PPL en anglais en France, le GIPAG France souhaite organiser les épreuves. Enfin, le groupement demande également de pouvoir faire passer les certificats théoriques à distance, cela concerne surtout les ATO qui ont une clientèle internationale.



NeoFuel ou comment voler à l'éthanol

L'AVGAS vit ses dernières années : au plus tard en 2030-2032, elle ne sera plus fabriquée. Cette échéance, désormais connue de tous, pose le problème aigu de son remplacement. La jeune start-up NeoFuel s'est donc fixée comme objectif de faire voler les avions à l'éthanol ou aux carburants routiers.



Rapidement, NeoFuel a su convaincre des parties prenantes importantes de l'aviation légère comme la Fédération française de l'aéronautique (FFA) qui est actionnaire à hauteur de 6 %. Le second grand partenaire est ADP directement concerné ; il gère une dizaine d'aérodromes en région parisienne ; la disparition de l'AvGas sur ses plateformes est donc un réel enjeu. NeoFuel a donc signé un accord pour diffusion de l'éthanol sur les terrains. On peut également citer parmi les partenaires l'Onera qui travaille sur la simulation numérique afin de préparer un jumeau numérique.

Alors qu'aux USA, les fabricants d'essence sans plomb se déchirent à coup de procès, le projet NeoFuel porté par Gilles Rosenberger a toute sa pertinence : il consiste à aménager les moteurs existants, US et Rotax, afin qu'ils puissent fonctionner à l'éthanol, mais également avec les carburants routiers. Gilles Rosenberger était présent lors de notre assemblée générale pour exposer son projet qui comporte l'obtention de deux STC : l'un pour les moteurs et l'autre pour les cellules susceptibles d'être transformées pour recevoir cet équipement. On voit tout de suite l'intérêt qui est de ne pas changer la configuration des avions, limitant ainsi la portée du retrofit. NeoFuel ne crée donc pas de nouveaux carburants ; il permet d'utiliser ceux qui existent déjà.

Une logistique fonctionnelle

Le projet s'appuie sur une logistique qui est déjà fonctionnelle. Sur le plan technique, une partie des composants existe déjà comme l'injection et les bobines et NeoFuel va développer un dispositif pour permettre de brûler de l'éthanol, sans détériorer les soupapes. L'entreprise envisage des STC par famille de moteur, comme le permet désormais l'EASA.

La feuille de route prévoit une certification de magnétos électroniques d'ici 2028, puis d'un FADEC électronique un an plus tard et fin 2029 un système

complet pour brûler de l'éthanol. NeoFuel a prévu une cartographie adaptée aux différentes qualités de ce carburant sur le marché et surtout le taux d'éthanol dans le réservoir, notamment en cas de mixité avec les autres carburants routiers et en fonction des modalités d'exploitation des appareils.

Le niveau d'eau dans l'éthanol (qui est hydrophile) devra également être détecté. Là encore, il existe des techniques déjà éprouvées de séparation entre les deux et que NeoFuel compte utiliser. Les dirigeants prévoient que leur équipement soit certifié à la fois FAA et EASA, avec, à terme, une production sur le sol américain.

Projet de bimoteur l'an prochain

En parallèle, la start-up prévoit de motoriser un prototype d'avion bimoteur capable de voler sur un seul moteur... La combustion de l'éthanol a comme principale vertu de n'utiliser que du carbone non fossile (puisque d'origine végétale), à condition que l'origine de la matière première ne soit pas en concurrence avec celle destinée à la population. Côté émissions de CO₂, celles-ci sont sensiblement identiques à celles de l'essence. De surcroît, et concernant l'éthanol, il n'y a, a priori, pas de risque de pénurie puisque la totalité de la flotte mondiale d'appareils d'aviation légère brûle environ 1 % de la consommation d'éthanol de la planète.

30 millions d'euros d'investissement

L'Institut français du pétrole est également associé, concernant la combustion de l'éthanol et les carburants routiers en altitude. Enfin, deux acteurs US ont également investi dans le projet. Aujourd'hui, le montant des investissements nécessaires pour achever les certifications sur les différents types de moteurs avoisine les 30 millions d'euros. Le marché est important avec près de 300 000 moteurs à modifier dans le monde, 55 % se trouvent aux USA, 20 % en Europe et les autres pour le reste du monde. Les dirigeants de NeoFuel n'en visent, bien sûr, qu'une partie. Ce niveau d'investissement est sensiblement inférieur à celui d'une turbine dont les coûts de développement doivent également incorporer les STC sur les différents modèles à remotoriser.



TurboTech, le futur de l'aviation générale

En concevant une turbine simple et efficace, l'entreprise apporte une solution adaptée à notre aviation générale. Facile d'utilisation, silencieuse et polycarburant, tout le monde s'y intéresse.

À l'occasion de notre assemblée générale, Damien Fauvet, le dirigeant de TurboTech est venu nous présenter la turbine et le turbo générateur qu'il a conçu avec son équipe pour équiper l'aviation légère, voire l'aviation un peu plus lourde. La formule choisie par la jeune entreprise est de concevoir une turbine régénérative (système de réchauffe de l'air qui est injecté dans la chambre à combustion) qui permet de faire baisser la consommation et d'être plus légère. Le premier enjeu est de fournir une turbine polycarburant qui apporterait une solution lorsque l'AVGAS disparaîtra en 2032.

La première étape a été de produire une turbine de 140 ch pour les ULM hors de France et détarée à 109 ch pour les ULM français. Grâce à une modification de la réglementation de l'ULM par la création d'une classe ULM S (600 kg et motorisation innovante), ils ont pu installer leur turbine sur plusieurs ULM haut de gamme (une trentaine de machines sont d'ores et déjà équipées) (la réglementation ULM permettant des essais sans certification). La seconde étape vise l'ouverture sur plusieurs autres marchés : les hélicoptères légers (en classe 6 ULM ou autres), les drones, les marchés militaires et les e-VTOL. Pour cela, les ingénieurs de TurboTech ont conçu un turbogénérateur qui produit de l'électricité et qui peut être installé dans des appareils à configuration purement électrique type drone ou des appareils hybrides combinant l'usage d'un turbogénérateur et de moteurs électriques. Cette configuration permet de s'affranchir des batteries, peu efficaces pour le range. On retrouvera donc



TurboTech dans le projet de l'appareil d'Ascendance Flight Technologies ou au sein de l'ERA (aviation de transport régional) d'Aura Aero. Pour le premier, il s'agit d'un e-VTOL à décollage vertical (grâce à 8 rotors carénés dans les ailes) : la propulsion horizontale s'effectue grâce à deux moteurs, un dans le nez et un dans l'empennage. Pour l'ERA d'Aura Aero, il s'agit d'un hexamoteur d'aviation régionale qui utilisera deux turbogénérateurs et emportera 19 passagers sur des distances de 1500 nautiques. Cette turbine pourra également brûler de l'hydrogène : un essai mené en partenariat avec Safran a eu lieu il y a quelques semaines, soulignant le caractère polycarburant de la turbine. Grâce à ces développements, nos avions devraient être prêts quand la production d'hydrogène pour l'aérien sera possible... Damien Fauvet explique également que l'étape initiale de l'entreprise était de concevoir une turbine d'une centaine de chevaux, puis le projet a évolué sur le marché des puissances allant de 180 à 250 ch puis celle des 400 ch. Les turbines ainsi développées seront disponibles en première monte, mais également en rétrofit grâce à des STC. Le TBO de cette turbine est actuellement

de trois mille heures, avec un objectif de six mille heures qui serait adapté à un usage commercial.

La société TurboTech est implantée à Toussus-le-Noble où elle compte produire pour commencer 200 moteurs par an. La turbine intéresse déjà plusieurs constructeurs mondiaux et le dirigeant de TURBOTECH n'exclut pas à terme d'équiper des avions de type ATR. Il souhaite véritablement faire de TurboTech une vraie société industrielle produisant un moteur 100 % français avec aujourd'hui près d'une soixantaine de sous-traitants, les mêmes que les grands constructeurs... L'entreprise existe depuis 7 ans et pour l'heure son carnet de commandes est plein. Le prix d'une telle turbine est d'environ 100 000 euros.



DOMERGUE

— aviation —

CENTRE DE FORMATION

AUX MÉTIERS DE L'AÉRONAUTIQUE
ET À LA PRATIQUE DES SPORTS AÉRIENS

FORMATIONS D'INSTRUCTEURS

sous FR-ATO-0300

STAGES DE RECYCLAGES

PROROGATION RENOUVELLEMENT DE FI

Aérodrome de Besançon La Vèze

(Plateau de Saône) Nationale 57, Route de Pontarlier

RENSEIGNEMENTS : adriana@domergue.com - www.domergue.fr - +33 (0)381815082 / (0)615507385

Nouvelle victoire pour le GIPAG France

À la suite d'un courrier du groupement sur les facturations de l'OSAC, l'organisme va revoir sa copie et mettre en place un nouveau logiciel.

Voilà une victoire à mettre sur le compte du GIPAG France, l'OSAC est sur le point de revoir ses méthodes de facturation pour l'année à venir. C'était un véritable casse-tête pour les adhérents qui ne comprenaient pas du tout leurs factures. Ils contestaient en interne le principe appliqué par l'OSAC qui instaurait une obligation de paiement intégral avant la prestation. Le groupement s'est saisi depuis plus d'un an de ce problème et, suite à de nombreux échanges, Ghislaine Barrère, son ex-présidente, a envoyé un courrier à l'organisme de surveillance pour lui rappeler ses obligations commerciales par rapport aux clients que nous sommes.

Le courrier constate l'absence de conditions générales de vente, ce qui « rend difficile la compréhension des modalités appliquées par l'OSAC notamment pour les heures supplémentaires systématiquement facturées ».

Le document dénonce le manque de détail dans les devis et l'impossibilité de vérifier les heures réellement effectuées par rapport aux prestations facturées. Le courrier stigmatise également l'obligation de paiement avant la prestation. « OSAC est une société privée relevant du code du commerce, et, à ce titre, doit en appliquer les règles, soit un acompte à l'acceptation du devis et le solde à l'issue de la prestation. Un devis devrait être soumis avant chaque intervention et si la facture devait dépasser le montant accepté par l'adhérent la différence doit être justifiée. Nous sommes dans les exigences strictes du code de commerce », explique Françoise Horiot, présidente d'honneur du GIPAG France. L'OSAC n'a pas manqué de donner une réponse rapide à notre groupement. Thibaut Liblin, son Président a tenté d'expliquer que la facturation de l'organisme doit respecter un cadre strict

conforme à l'arrêté du 28 décembre 2005 relatif aux redevances pour service par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

Il rappelle que les facturations au temps passé ne concernent que 10 % des redevances facturées par l'OSAC, le reste étant celles encaissées pour la surveillance de grands organismes et de grandes compagnies. Il indique que le taux horaire de l'OSAC est de 135,45 euros pour le traitement d'un dossier et surtout rappelle que les clients/usagers échangent souvent avec leurs responsables locaux de surveillance. Il invite donc à mettre en place une relation fluide et directe avec ceux-ci.

Mais la demande du GIPAG a été entendue et Thibaut Liblin s'est engagé à modifier ses pratiques de facturation et de règlement avec la mise en place courant 2025 d'un nouveau logiciel.

Arrêté ULM : le déni de la DGAC

La montagne a accouché d'une souris. Le nouvel arrêté ULM encadrant notamment les activités onéreuses (vol passager et travail aérien) est très loin des impératifs de la sécurité des vols.

Pas de certificat médical, pas de qualification professionnelle pilote, pas de surveillance, pas d'exigence sur la maintenance.

L'arrêté, censé réglementer entre autres les activités commerciales en ULM, a été publié il y a quelques semaines au journal officiel. On peut dire que la montagne a accouché d'une souris, même si dans les derniers projets, le GIPAG France avait clairement identifié qu'aucune de ses demandes ou « revendications » n'avait été prise en compte. Les propos de la FFPLUM sont, à ce titre, évocateurs puisqu'elle ne voyait pas une si grande différence avec l'ancienne situation. Il aura finalement fallu quatre ans

pour que la réglementation établisse une série de directives et de mesures n'ayant aucune valeur réellement contraignante puisqu'aucun contrôle ne sera exercé sur les organismes par l'autorité.

L'arrêté aborde notamment l'organisation des vols, la santé du pilote, sa compétence, la façon dont elles sont contrôlées, etc. Mais la DGAC ne vérifie pas du tout comment tout cela est organisé et suivi. Tout est « géré » selon le mode déclaratif. Il faut s'en remettre à la responsabilité de l'exploitant et du pilote. L'arrêté porte

sur trois volets : le vol découverte (non rémunéré), le vol de loisir à titre onéreux (les baptêmes de l'air à titre onéreux) et les activités particulières (ndlr : autrement appelées « travail aérien »). Le GIPAG France s'est toujours positionné pour une action concernant les activités commerciales, et n'a pas vocation à s'intéresser aux activités de loisirs. Il est intéressant de noter que les préconisations pour les trois activités sont quasiment les mêmes, en matière d'exigences médicales, de compétences du pilote, d'équipement

et même en ce qui concerne l'entretien des machines. Cette partie ne comporte que deux lignes.

Les enjeux de sécurité des vols oubliés

Le GIPAG France ne demandait pas un alignement total sur les contraintes qui pèsent sur le monde de l'aviation certifiée en SPO, mais aussi peu d'exigences sur ce dernier montrent à quel point la DGAC n'a pas saisi les enjeux de sécurité. On aurait aimé lire que l'entretien se fasse dans un atelier agréé sinon reconnu par l'administration et capable de s'engager sur la qualité des travaux d'entretien. Il aurait été pertinent de pouvoir disposer d'un équivalent au suivi de navigabilité de chaque appareil utilisé en exploitation commerciale, d'autant que 15 % des accidents en ULM sont dus à des problèmes techniques.

Rien sur ces points. L'arrêté ne prévoit pas une surveillance des organisations, les membres du GIPAG France demandaient que soit imposée la transmission des manuels à l'Autorité et que soient définis des cycles de surveillance de l'exploitation. Toutefois, la DGAC se réserve

le droit de venir contrôler. La déclaration d'installation et son récépissé font foi, on n'est même pas sûr que les services lisent complètement le dossier.

Concernant le pilote, le GIPAG France avait demandé une licence de pilote ULM professionnel, de même sur l'aptitude médicale, il suffit d'une visite de non-contre-indication, le GIPAG France avait demandé une classe 2 pour la partie professionnelle. Et encore, cette visite ne concerne que les pilotes à partir de 40 ans. En dessous, il y a un présumé curieux qu'on ne puisse pas être malade.

L'ULM, pas le même niveau de sécurité

Tout au plus, pour satisfaire une des demandes du BEA, il est précisé aux clients qui utiliseraient une société d'ULM au travers d'un contrat que l'ULM ne présente pas le même niveau de sécurité de l'aviation certifiée, une donnée factuelle qui irrite les Ulmistes. Seconde concession : l'obligation pour le pilote de faire un stage de facteurs humains qui précisent pas mal de choses concernant notamment la physiologie de l'individu. Bref, cet arrêté ne paraît pas le plus pertinent pour assurer un

haut niveau de sécurité des vols. Et donc, il ne résout rien, non plus, concernant la distorsion de concurrence qui est créée avec l'aviation certifiée. L'administration a clairement fait valoir que ce n'était pas dans ses attributions d'établir une sorte d'équilibre entre le secteur du certifié et l'ULM. Pourtant, le travail aérien en ULM est une activité purement française qui n'existe pas chez nos voisins et depuis des années, cette exception perturbe le secteur de l'aérien. Aujourd'hui, l'arrêté est publié, et, se posera nécessairement la question du niveau de sécurité des vols. La comparaison avec les règles du certifié pourrait alors être abordée par un juge à la survenue du premier accident impliquant un exploitant commercial d'ULM. C'est lui alors qui nourrira (ou pas) une forme de jurisprudence.

Le GIPAG France a déposé le 23 avril un recours auprès du Conseil d'État en vue de l'annulation de cet arrêté ULM. Cette requête reprend principalement les arguments développés par le GIPAG lors des différentes réunions avec la DSAC. Nous ne manquerons pas de vous tenir informés de l'issue de cette procédure.

AIR COURTA GE ASSURANCES

Partenaire des :

- Pilotes
- Aéroclubs
- Entreprises

ASSURANCES

ULM | PLANEUR
HÉLICO | AVION
JET D'AFFAIRES
MONTGOLFIÈRE
DRONE (Loisir ou Pro)

www.air-assurances.com

ORIAS N°07 000 679 | www.orias.fr

ACTUALITÉ

GCCCTA

Changement de pratiques et meilleure collaboration à l'avenir

Le Groupe de Concertation et de Coordination du Contrôle Technique Aéronautique (GCCCTA) est sur le point de changer ses pratiques en matière de travail collaboratif. L'an dernier, les travaux du GCCCTA étaient ponctués sur 4 réunions annuelles. Dans l'avenir, il n'y en aura plus que deux : une de début d'année pour notifier aux différentes associations les résultats de l'année précédente, et une en fin d'année pour présenter le budget de l'année à venir. Des groupes de travail à l'initiative de l'OSAC se réuniront toute l'année. Pour le GIPAG France, le premier groupe de travail portera sur la pénurie des mécaniciens qui touche le secteur. Une première solution est à l'étude, à savoir la conversion des mécaniciens militaires vers des emplois civils de la maintenance. Pour l'instant, leurs acquis théoriques ne sont pas intégralement reconnus et ils sont amenés à repasser un certain nombre de modules. De plus, leur expérience pratique dans l'aviation légère doit être validée. Ce sont des personnes qui interviennent sur des avions comme le Rafale et dont les compétences sont presque mises en doute pour entretenir un DR400, on est un peu à la limite de l'humiliation... L'EASA n'a pas prévu de passerelle entre ces deux mondes. L'adoption d'un arrêté franco-français



n'étant pas possible, les adhérents du GIPAG France travaillent sur un « alt-moc », soit une alternative au règlement avec des mesures compensatoires. La DSAC et l'OSAC sont favorables à cette mesure. Rappelons que le GCCCTA, mis en place par l'OSAC, a vocation à réunir les usagers de l'aéronautique à travers leurs organisations et associations repré-

sentatives. L'objectif est d'exposer et de discuter conjointement de sujets ou problématiques qui touchent directement le secteur : l'amélioration de la sécurité, l'amélioration de l'efficacité et de la productivité du système de contrôle. Il étudie les différentes propositions qui lui sont faites par les groupements et statue de leur intérêt pour tous.

NEWS

Un guide « Devenir pilote de ligne » par la DGAC

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a publié début janvier un guide « Devenir Pilote de Ligne », à la suite d'une longue concertation entre l'administration, le GIPAG France et les organismes de formation. Suite à la faillite de deux écoles de pilotage, Airways Collège et PFT, qui disposaient d'un agrément ATO, Damien Cazé, le directeur général de l'Aviation civile, a rencontré les professionnels de la formation. Il s'est engagé à mettre à la disposition du public un guide destiné

aux futurs élèves et à leurs parents. Ce document très complet aborde le rôle du pilote, son travail en ligne, avec l'équipage, les compétences à mettre en œuvre, le cursus, les licences, les écoles, etc. Ce guide fournit des conseils précieux sur le choix des écoles et nous tenons à saluer cette initiative. Toutefois, la DGAC n'a toujours pas communiqué sur ses actions pour renforcer le contrôle économique et financier des ATO qui serait tout aussi utile pour les parents et les élèves.



Plusieurs adhérents au salon des formations aéronautiques

Le Salon des formations et métiers aéronautiques (SFMA) s'est déroulé fin janvier au Musée de l'Air et de l'Espace et a connu un vrai succès en accueillant près de 15 600 visiteurs sur trois jours. C'est évidemment un excellent chiffre pour les organisateurs, la revue Aviation et Pilote et le musée. Mais, c'est aussi un chiffre qui montre bien que l'aérien est attractif et fait encore rêver ! Ce salon rassemble des organismes de formation au métier du pilotage, à celui de personnel navigant commercial (PNC) et à ceux des techniciens de maintenance. Plusieurs membres du GIPAG France étaient présents, ce qui est très important pour toucher le grand public, expliquer qui nous sommes, et présenter nos besoins en recrutement. Les compagnies aériennes participantes étaient très actives dans leurs démarches de recrutement. C'est aussi à l'occasion du SFMA qu'a été signé un accord entre Aeropyrénées et le constructeur ATR.



Présidence

Thomas Grosclaude,
président

Tél: 06 72 21 17 41

thomas.grosclaude@gipag.fr

Nouveau bureau

Affaires Techniques et Réglementaires

Fabien Desmurs, tél: 06 83 89 26 57

fabien.desmurs@rectimo.com

Communication et Evènements:

Caroline Cagnet-Renard

06 60 66 87 83

Adriana Domergue

06 15 50 73 85

Emploi et Formation:

Ghislaine Barrère

tél: 06 82 01 14 30

ghbarrere@aeropyrenees.fr

Services aux Adhérents

Françoise Horiot

Tél: 06 85 41 14 04

contact@horiot.eu

Assurances :

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 :

Shayan Gandjy

Responsable Délégué aux Affaires Techniques et Réglementaires à la FNAM

shgandjy@fnam.fr

Adresse :

GIPAG France :

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

Tél: 01 86 64 12 36. www.gipag.fr

AGENDA

Prochaines dates

France Air Expo : du 5 au 8 juin 2025



GIPAG NEWS est un document édité à l'intention des adhérents du GIPAG France et à des professionnels de l'aéronautique et décideurs publics. Directrice de la publication: Ghislaine Barrère. Responsable de la rédaction: Marlène Prost. Achievé d'imprimer en mai 2025 chez MAILLEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage: 1400 exemplaires.

Ghislaine Barrère et Emile Escalé médaillés



Le 18 décembre 2024, deux personnalités éminentes du GIPAG France, Ghislaine Barrère, la présidente et Émile Escalé, un pilier du groupement et organisateur hors pair pour les événements ont reçu la médaille aéronautique, une remise dans les locaux de la FNAM.

Cette distinction vient pour chacun récompenser une vie grandement consacrée à l'aéronautique, à la mise en valeur d'un secteur qui parfois n'a pas toujours bonne presse par méconnaissance du grand public. Dans le petit secteur de l'aviation, ces deux-là sont connus et appréciés. Alors une médaille, c'est presque logique. Ghislaine Barrère s'est dite « profondément honorée et touchée par cette distinction, qui symbolise bien plus qu'une récompense personnelle. Elle reflète l'engagement collectif de toutes celles et ceux avec qui j'ai eu l'opportunité de travailler, d'apprendre et de grandir au fil des années. Ce prix est le fruit d'un travail d'équipe, d'une passion partagée pour l'aéronautique. »

Une pensée pour Gérard Pic

Elle a eu, naturellement, une pensée particulière envers Gérard Pic dont le soutien indéfectible et les conseils avisés lui ont permis, à ses débuts, de surmonter les nombreux défis rencontrés. Elle a également précisé, concernant ses collègues et ses proches : « C'est grâce à vous que j'ai pu m'épanouir professionnellement et humainement. Le temps passe très vite et j'ai l'impression que c'était hier, quand j'ai franchi pour la première fois l'entrée d'Aéropyrénées. Je ne connaissais rien de ce milieu que j'ai trouvé passionnant et exigeant à la fois. Humainement, le milieu aéronautique est donc un monde à la croisée de la technique et de l'humain, marqué par une profonde responsabilité éthique, une passion partagée, et un esprit de com-

munauté unique. Que ce soit à travers, la formation des générations futures, ou la contribution à des projets novateurs, je m'engage à honorer cette distinction par mon dévouement constant à ce domaine qui me passionne. »

Le parcours d'Émile Escalé est également plein de richesses. Né de parents catalans, c'est à Paris qu'il suit les cours de l'École Centrale d'Électronique tout en travaillant la nuit à la SNCF sur les voies. Devenu ingénieur par le CNAM, il intègre la société Electronique Aérospatiale (EAS) pour prendre au bout de quelques mois la direction du support produit. C'est à cette époque qu'il est un peu devenu « globe flyer » dans des missions d'assistance sur site pour des clients civils et militaires, à la tête d'une petite task-force de quelques ingénieurs.

Un homme loyal, passionné et efficace

Son action était souvent à la fois technique et diplomatique. Par certains aspects, il a contribué à la bonne image du secteur aéronautique français dans le monde. Jean-Marc de Raffin était à l'époque de SOCATA, aujourd'hui Daher aviation quand, à la suite d'un problème technique sérieux sur un avion de la marque, il a pu appeler Émile Escalé pour concevoir une solution. L'affaire qui durait depuis deux ans a été réglée en deux jours.

Logiquement, Émile a poursuivi sa carrière chez le constructeur français jusqu'à sa retraite, devenant le directeur support de l'entreprise. Il a réorganisé les services, contribuant, selon les termes de Jean-Marc de Raffin, au redressement de l'image de l'entreprise. Le dirigeant a apprécié cet homme loyal, passionné et efficace. Après la retraite, il s'est investi au sein du GIPAG France pour être, ici aussi, un organisateur, un fédérateur, un homme qui met du liant entre les hommes.

