

Bien notés, mal traités ?

Notre société est devenue une vaste salle de classe. On note son chauffeur, son restaurant, son livreur, son colis, son médecin, son hôtel. Chaque interaction se solde par une étoile, un pouce, une enquête de satisfaction. Les entreprises elles-mêmes vivent au rythme des audits, des certifications et des évaluations. L'administration n'échappe pas à la règle. Tout récemment, la France, à travers la DGAC, est passée à son tour devant l'examineur. Et le résultat est éloquent : 91,84 % à l'audit USOAP CMA de l'OACI. Le BEA, lui, franchit la barre des 97 %. Sans ambiguïté, ce sont d'excellentes notes. Notre administration de l'aviation civile figure parmi les meilleurs élèves de la planète. Nous devons nous en féliciter collectivement : cette rigueur contribue à la sécurité de nos passagers, à la réputation de notre pavillon, à la qualité d'un système que beaucoup nous envient.

Mais derrière cet honorable bulletin, il y a un revers que vivent quotidiennement les entreprises du GIPAG. Pour obtenir une telle note, il faut tenir un cap : multiplier les contrôles, empiler les couches réglementaires, surveiller, auditer, recontrôler. Et ce sont nos PME – ateliers de maintenance, écoles, constructeurs, opérateurs de travail aérien, équipementiers – qui en supportent le poids. Un poids qui, trop souvent, va au-delà de ce qu'imposent l'EASA et le droit européen, et qui pèse sur nos coûts, nos délais, nos marges. Cette année, nous avons voulu, nous aussi, nous prêter à l'exercice. Le GIPAG a interrogé ses adhérents pour qu'ils notent à leur tour leurs autorités de surveillance. Le résultat est sans appel : la relation entre nos entreprises et leur administration s'est détériorée. La confiance s'est érodée. On observe une lassitude, parfois un découragement, face à des exigences qui ne convergent pas avec celles de nos voisins. Cette note-là, plus discrète, n'apparaîtra dans aucun communiqué officiel, mais elle dit quelque chose d'essentiel sur l'état de notre filière.

Il existe pourtant des raisons d'espérer. Quatre des propositions de simplification portées par le GIPAG ont récemment été reprises par l'Agence européenne. C'est une victoire collective, le fruit d'un travail patient de plaidoyer mené par notre groupement et par ses membres. Nous y voyons un signal : quand nos arguments sont entendus là où se fait le droit, l'aviation générale française avance. Mais soyons lucides : le temps des entreprises n'est pas celui des administrations. Quand une mesure de simplification met deux ou trois ans à se traduire dans les faits, nos adhérents, eux, doivent boucler leurs comptes chaque mois et tenir leurs équipes chaque jour. Dans un contexte économique difficile, où la trésorerie se tend et où la concurrence européenne ne nous attend pas, ce décalage n'est plus tenable. Ce que nous demandons n'est pas un blanc-seing. Nous savons ce que la sécurité doit à la supervision, et nos métiers, plus que d'autres, en sont garants au quotidien. Mais nous demandons que cette excellence française se traduise aussi par une forme de maturité : davantage de confiance accordée aux professionnels, davantage de proportionnalité dans les contrôles, davantage d'alignement avec ce qui se pratique chez nos voisins européens.

La France a obtenu 91,84 % en sécurité. C'est exceptionnel. Faisons en sorte que nos entreprises, elles aussi, puissent décrocher cette note-là : non pas en doublant les audits.

Thomas Grosclaude,
président du GIPAG France

L'événement

La richesse d'une AG



La dernière assemblée générale du Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale (GIPAG France) a été riche d'informations à la fois sur l'organisation interne de l'association, mais également sur sa stratégie, face aux problèmes que rencontrent ses membres et le secteur. Avant toute chose, il convient de garder à l'esprit que le GIPAG France reste un interlocuteur de premier plan dans la défense de l'aviation générale : il soutient activement ses membres qui sont les « chevilles ouvrières » de ce secteur, face à un environnement économique et réglementaire compliqué et surtout face à une authentique menace qu'est la pénurie de mécaniciens. Ce dernier aspect ne manquera pas à terme, faute de mesures, d'avoir de potentiels effets sur la sécurité des vols et sur l'économie de notre aviation. Tous, au sein du mou-

vement, en sont convaincus : ce secteur est un vivier de talents, un milieu qui inspire des générations de passionnés travaillant par la suite dans le secteur aéronautique : pilotes civils et militaires contrôleurs, ingénieurs, techniciens... Sous cet angle de vue, le secteur est capital pour deux raisons : un affaiblissement de l'activité signifierait un recul, voire une désaffection d'une partie de la jeunesse. Il déboucherait sur une possible pénurie de personnel « aéro » préjudiciable pour notre économie au sens large, mais surtout cela laisserait le chemin libre, notamment pour les ATO, à une concurrence des pays étrangers encore plus exacerbée.

La France est un pays aéronautique avec un grand A, disposant des leaders mondiaux, possédant des écoles d'ingénieurs de premier plan. Cette défense de l'aviation générale doit égale-



P.1/3 Une assemblée générale constructive.

P.4 Le GIPAG France à Aero 2026.

P.4 Étude sur la pénurie des mécaniciens.

P.6 Portrait : Eloi Aéro Services.

P.8 Le transport aérien sous pression. Rêve de gosses.



ment associer la Fédération française de l'Aéronautique (FFA) pour donner plus de poids aux remarques et demandes du GIPAG France. Ce dialogue a été initié lors du congrès d'octobre à Valence. « Construire des ponts » et être forts ensemble est le meilleur moyen de se faire entendre et d'obtenir des résultats. « Passion, unité et engagement : l'élan collectif de l'aviation générale » est d'ailleurs la nouvelle phrase vision du GIPAG France.

Un bilan conforme aux objectifs

Une assemblée générale est toujours le moment des bilans, celui du GIPAG France est dans l'ensemble plutôt bon et prometteur, même si certains chantiers n'ont pas encore débouché sur des situations pérennes et satisfaisantes pour les membres. Ce bilan est celui de la nouvelle équipe du bureau (Thomas Grosclaude, Fabien Desmurs, Ghislaine Barrère, Caroline Cognet-Renard, Françoise Horiot) mise en place, il y a un peu plus d'un an, structurée autour de quatre grands pôles : affaires techniques et réglementaires, emploi et formation, communication et événements, services aux adhérents. Il avait défini des axes stratégiques pour une vision à moyen terme du mouvement et de son action.

Lors de ce même congrès, des actions prioritaires avaient été « posées », certaines sont achevées, d'autres sont encore en cours.

La santé d'un mouvement tient d'abord à ses forces vives, 11 sociétés ont rejoint le groupement en 2025 ; lors du congrès, l'effectif global était de soixante-huit membres, dont trois à venir. L'objectif pour la fin de cette année est bien de dépasser les 80 membres. Par ailleurs, tous ces nouveaux acteurs ont intégré le groupement pour développer leur réseau, être associés à la défense des intérêts du secteur et s'appuyer sur la veille organisée par l'association. La représentation du GIPAG France a été assurée toute l'année lors des grands événements de l'aviation générale : France Air Expo, le salon du Bourget, Air Venture, le congrès annuel en septembre à Valence au sein d'Aeropyrénées ainsi qu'à la fête de l'aviation. Le GIPAG France a également accompagné l'Elektro Tour, un tour de France en Velis Electro associé à une traversée de la Manche et piloté par des membres d'Avialpes, présidée par Emmanuel Rety.

Alléger le fardeau réglementaire de l'EASA

Une grande partie des actions du groupement a concerné le pôle affaires techniques et réglementaires présidé par Fabien Desmurs. Ces actions ont vocation à alléger le fardeau réglementaire qui descend de l'EASA. Une première victoire a été d'avoir pu obtenir un aménagement de la PART IS (cybersécurité) pour les petites structures. Deux autres « gros » sujets sont sur la table : la pénurie des mécaniciens et la simplification réglementaire initiée par l'EASA au sein d'une « Simplification Task force ». Pour ce second sujet, le groupe a très rapidement soumis près de 70 propositions après consultation de ses membres. L'ambition de cette prise de position est de réduire les lourdeurs administratives et de simplifier l'accès à une meilleure compréhension des textes réglementaires. Le premier sujet est la problématique majeure du secteur : la pénurie de mécaniciens. En effet, la filière perd 300 mécaniciens et seulement 250 sont formés par an. Et selon Fabien Desmurs, compte tenu de l'activité, il manque environ 100 mécaniciens par an. Aussi un groupe de travail s'est constitué réunissant la DGAC, l'OSAC, le SNEH, la FNAM et le GIFAS.



Une première proposition a été avancée : rendre plus visibles les métiers de la maintenance. Cela se traduit par diverses actions de communication page sur le site OSAC, participation au SFMA, émission Jumpseat via Aerobuzz, etc.

L'enjeu est complexe : il faut intéresser les jeunes. Un autre aspect, nettement plus problématique, concerne les verrous réglementaires. Dans de nombreux cas, le cadre EASA s'appuie sur des durées minimales d'expérience pour apprécier la maturité professionnelle d'un mécanicien. Cela vaut pour l'expérience de base, mais également pour les périodes minimales d'expérience en environnement EASA exigées des mécaniciens disposant déjà d'une expérience significative acquise hors environnement EASA. À titre d'exemple, l'AMC166.A.30(e) prévoit, selon les cas, une période d'expérience de 6 à 12 mois au sein d'un organisme relevant du cadre EASA pour pouvoir prétendre à l'obtention d'une licence Part-66. À l'heure du CBTA, c'est-à-dire de la formation basée sur les compétences, le groupe de travail « Pénurie de mécaniciens » a estimé que cette durée pourrait être réduite à une période comprise entre un et trois mois, sous réserve d'une validation structurée des compétences. Une AltMoC au 66.A.30(e) a ainsi été rédigée et proposée à la DSAC. Le dossier est désormais en courte finale, dans un contexte où le besoin opérationnel est urgent. Le deuxième grand axe d'action et de réflexion concerne la formation en cours d'emploi.

Les attentes sur le suivi financier des ATO

Concernant le contrôle financier des ATO, à la suite des faillites retentissantes

ces dernières années, le sujet n'est toujours pas d'actualité. La DGAC avait évoqué un dispositif de suivi financier des ATO alors qu'elle avait longtemps expliqué ne pas disposer de moyens pour cela. Mais, pour l'heure, cette proposition de suivi est restée lettre morte : pas de calendrier, pas de périmètre, pas d'objectif. Tout traîne... Le GIPAG France met des réserves : il faut que ce dispositif soit simple, non contraignant et concerté avec les adhérents responsables d'écoles de pilotage.

L'autorité a, par ailleurs, été questionnée — sans réponse — sur deux problématiques limitantes. La première concerne les centres d'expertise médicaux du personnel navigant (CEMPN), et surtout la disparité d'un centre à l'autre, qui se traduit par un différentiel de traitement des dossiers. Sans parler du zèle inexplicable qui entache les décisions de quelques centres dans certains cas, avec des suspensions de licence tout aussi inexplicables. La charge des centres ne permet pas une prise de rendez-vous rapide en cas de suspension, ce qui produit de l'attente. Par ailleurs, la DGAC exige que l'aptitude médicale soit obtenue dans un centre français, alors que,

en théorie, une aptitude obtenue en zone EASA est valable pour toute l'Europe. Le GIPAG souhaite que les disparités entre centres disparaissent et qu'une doctrine uniforme soit appliquée à leur fonctionnement. Le pôle emploi et formation demande également une clarification concernant les licences étrangères : pourquoi tout ramener en France ? Dans la même veine, on peut toujours rappeler que les délais d'obtention des licences sont, là encore, exagérément longs et complexes. Même les écoles à l'étranger s'en plaignent..

Les examens ATPL en pays tiers

Enfin, le pôle formation a également proposé à la DGAC, sans, là encore, obtenir de réponse, la possibilité de faire passer la partie théorie du PPL en langue anglaise au sein des ATO. Cela permettrait aux élèves de s'améliorer et surtout de ne pas « fuir » le cursus intégré. Le GIPAG France a émis le souhait d'être centre d'examen au même titre que la Fédération Française de l'Aéronautique. Le pôle a également proposé d'organiser les examens ATPL EASA en pays tiers, afin de faciliter le cursus des élèves pilotes sur place, mais également l'attractivité du système de formation français. Sur le plan de la communication, de la visibilité et des outils médiatiques du groupement, les actions ont été menées à leurs termes.

Le premier point saillant est l'ouverture du forum qui est un espace de communication dédié aux membres, un endroit de partage des expériences, des problématiques rencontrées, des solutions trouvées, etc. C'est un lieu d'informations réglementaires, un lieu de passage, un carrefour d'idées et de suggestions. Alors certes, il faut que les



membres apprennent à avoir le réflexe de s'y connecter mais la tendance est bonne : en mars, il y avait 38 membres connectés et 57 messages. On peut parfaitement imaginer que les adhérents ne sont pas tous les jours en mode geek.

Un autre point innovant est la newsletter numérique qui maintient aussi un lien entre les membres. Construite de manière plus souple que la GIPAG News, elle ne vise pas non plus le même lectorat, car celle-ci est réservée aux membres. La page LinkedIn n'est pas encore assez suivie et surtout pas remplie ; elle est pourtant un bon outil pour renforcer la place du GIPAG dans l'écosystème aéronautique : 21 publications c'est encore trop peu. Il y a là un vrai travail à mener pour faire remonter des informations et nourrir cette page. La GIPAG News remplit un autre rôle : elle s'adresse à des institutionnels, politiques et autres autorités. À ce titre, elle doit, comme la brochure, être utilisée pour approcher les élus et se faire mieux connaître. Enfin, le site internet reste un peu le vaisseau amiral du groupement avec notamment une partie « actualités » qui couvre les nouveaux adhérents et l'enjeu du secteur.



Le recours ULM rejeté au Conseil d'État

Le recours engagé contre l'arrêté relatif aux ULM n'a pas permis d'obtenir les résultats attendus. Le Conseil d'État n'a pas retenu les arguments portés par le GIPAG, lesquels s'appuyaient sur l'expérience de ses membres en matière de travail aérien certifié, ainsi que sur leur connaissance des exigences opérationnelles, techniques et de sécurité applicables aux activités professionnelles aériennes. Le GIPAG France prend acte de cette décision. Il constate toutefois que le texte publié ne répond pas aux préoccupations exprimées par les exploitants professionnels certifiés, alors même que les enjeux de sécurité identifiés, notamment à la suite des recommandations du BEA, étaient à l'origine de la réécriture de ce cadre réglementaire. Le GIPAG France a décidé de ne pas poursuivre les voies de recours et adoptera désormais une position d'observateur attentif sur les suites données à ce texte et



Une étude sur la pénurie de mécaniciens

Quatre étudiants de l'Isae Supaero, Tiago, Sacha, Audrey et Elsa, ont réalisé, auprès de professionnels, une enquête sur les raisons de la pénurie de mécaniciens de notre secteur. Pas de surprise : salaires peu attractifs, formation trop longue et inadaptée. Il y a urgence.

À l'occasion du congrès a été présentée une étude de quatre étudiants de l'ISAE Supaero sur la pénurie des mécaniciens aéronautiques ; elle a été réalisée en compilant un rapport, une série d'interviews d'experts répertoriés et des entretiens avec plus d'une centaine de mécaniciens en poste. Le résultat est sans appel : la formation n'est pas adaptée, l'attractivité est faible, etc. Les étudiants ont travaillé à partir du rapport Olivier Wyman, un cabinet d'étude spécialisé en prospective, il porte sur la situation aux États-Unis. La pénurie des mécaniciens est réelle : 43 000 mécaniciens manquant avec une population qui vieillit et qui ne se renouvelle pas. Même avec un effort sur les recrutements et un départ à la retraite repoussé (le meilleur scénario), il y aura déficit. En Europe, la parole des experts est édifiante : l'administration est un frein, la formation est « décalée » avec des matières « qui ne servent à rien », une réglementation qui alourdit le fonctionnement du système et une attractivité mauvaise (absence de visibilité).

« Il faut faire quelque chose »

Les propos de l'autorité constatent qu'il faut faire quelque chose... Pour les mécaniciens sondés, les raisons de cette pénurie sont connues : niveau de salaire non adapté, pas de reconnaissance du mécanicien comme un acteur essentiel de la sécurité des vols et un faible intérêt chez les jeunes. Reste que



la variable salariale doit être analysée, dans le milieu de l'aviation générale en fonction de la réaction des propriétaires, assez prompts à changer de mécanicien facilement... Tous les sondés reconnaissent qu'il pourrait y avoir à terme un impact réel sur la sécurité des vols. Cette étude ne prend pas non plus en compte l'attractivité des pays étrangers qui pourrait accentuer la pénurie et en même temps faire pression sur les salaires.

Le parcours de formation est trop long

Pour l'heure, la solution est difficile à trouver, surtout si l'on ajoute la donnée du niveau scolaire faible des élèves. L'étude révèle également que le programme de la licence PART 66 n'a pas changé depuis 12 ans... Le parcours

de formation est trop long et trop coûteux. Bref, il faudrait une « alerte générale » au niveau de l'administration et de l'État pour faire bouger les choses. À son niveau, le GIPAG France, intégré au groupe de travail sur la pénurie des mécaniciens de l'OSAC, a acté la nécessité de communiquer sur le métier avec un kit de communication. Depuis des années, notre organisation se bat pour établir une passerelle entre les militaires et le civil. L'inertie réglementaire et européenne est une menace pour notre aviation légère, et par effet ricochet pour l'aviation commerciale. Bref, il y a urgence (depuis des années), mais le système DGAC/EASA est loin d'être « agile » sur le sujet. Sans doute, pourrait-il être judicieux de prévenir sur les risques d'accident face à cette pénurie...

Le GIPAG France au salon Aero 2026

Le salon AERO Friedrichshafen s'est tenu du 22 au 25 avril dans la ville du même nom. Il a une nouvelle fois confirmé son statut de plus grand rendez-vous européen dédié à l'aviation générale. Avec 860 exposants issus de 50 pays et un record de 37 000 visiteurs, cette édition 2026 a démontré le dynamisme et l'attractivité d'un secteur en pleine transformation. Il rassemble l'ensemble des acteurs de l'écosystème aéronautique : ULM, aviation légère, hélicoptères, drones, écoles de pilo-



tage, travail aérien, opérations aériennes, aviation d'affaires et solutions technologiques innovantes. Cette diversité rend le lieu absolument incontournable pour les professionnels de l'aviation générale. Ils viennent pour s'informer, suivre les évolutions réglementaires et techniques, et découvrir les innovations qui façonneront l'aviation de demain, développer leur réseau, voire développer des partenariats ou des business. Après l'annulation du salon EBACE de Genève il y a quelques semaines, cette édition 2026 est devenue un lieu et un moment stratégiques pour le secteur de l'aviation d'affaires. À ce titre, de nombreux acteurs internationaux se sont donc retrouvés à Friedrichshafen, renforçant encore davantage l'importance et la visibilité de l'événement. Grâce à ses adhérents, le GIPAG France était, lui aussi, présent au salon afin de représenter

les intérêts des professionnels français de l'aviation générale et de promouvoir le savoir-faire de nos entreprises à l'international. Parmi les membres présents avec un stand, figuraient, Icarus Aeronautics, Air Courtage Assurances, Skyzen, Velica, Daher, Beringer, laero, Siba et BV corporation. Tous ont confirmé l'importance capitale d'une présence sur les grands rendez-vous internationaux afin de développer les échanges, renforcer les partenariats et soutenir le rayonnement de l'économie française.

L'édition 2026 a également mis en avant de nombreuses innovations liées à la transition énergétique et à l'aviation durable : nouvelles motorisations, solutions digitales de navigation, technologies connectées, matériaux allégés et nouveaux concepts de mobilité aérienne. Ces évolutions démontrent que l'aviation

générale reste un secteur particulièrement innovant et tourné vers l'avenir. Pour les entreprises françaises présentes, l'AERO Friedrichshafen représente bien plus qu'un simple salon professionnel. Il s'agit d'une vitrine internationale permettant de valoriser l'expertise française, de rencontrer des partenaires du monde entier et d'anticiper les grandes transformations du marché aéronautique européen et mondial.



Jabiru revient en France avec Gérald Ducoin

C'est un membre connu, mais discret qui a annoncé lors du salon AERO 2026 la relance des moteurs australiens Jabiru en Europe. Gérald Ducoin, le dirigeant de laero, et membre du GIPAG, s'est associé à Jean-Philippe Mathy et son fils Thomas pour redonner à la marque de moteurs, d'avions et d'ULM, une vraie place en France et au-delà en devenant distributeur Europe de la marque. Jabiru Europe sera basée à Darois (21).

Après une sorte de période de léthargie, il faut relancer la machine. Les premiers produits disponibles seront donc les moteurs, celui de quatre-vingts chevaux en quatre cylindres et la version de

cent vingt chevaux avec six cylindres. Il faudra attendre la fin de l'année pour les voir arriver d'abord sur notre territoire. Les appareils ULM et avion mettront plus de temps, puisqu'il faut les construire. L'équipe Jabiru Europe disposera donc de ses aéronefs à la fin de l'année. Côté architecture, la configuration des moteurs est des plus classiques, ce sont des flat four et six à prise directe, sans réducteur. Pas d'inquiétude, si les moteurs ont pu souffrir de problèmes techniques par le passé, ils sont aujourd'hui réglés, et cela depuis la génération 2. La génération 4 est sur le marché, la 5 est attendue prochainement. En ce qui concerne les aéronefs, la gamme se compose d'un

ULM, le J170, livrable prêt à voler, et d'un avion, le J430, qui offre officiellement quatre places et croisant à 120 kt. La première démarche de l'entreprise sera de constituer un stock de pièces à Darois.



Hugues Le Cardinal fête les 15 ans de Vélica

À chaque édition du salon Aero Friedrichshafen, Hugues Le Cardinal, le dirigeant de Velica, est naturellement présent. Quand il ne disposait pas d'un stand, ce membre récent du GIPAG France passait systématiquement sur ceux des autres membres avec naturellement une mission informelle de mettre en valeur le savoir-faire français.

D'autant que sa vie professionnelle est jalonnée de projets qu'il a « accompagnés » entre les autorisations de vol ou les certifications. Pour information, il a fait partie de la première team qui

a contribué à la création de l'EASA. À l'occasion du salon Aero 2026, il fêtait avec ses collaborateurs les 15 ans de sa société, créée pour travailler à la fois pour apporter son expertise dans le domaine du bateau et de l'avion. Naturellement, il était au salon Aero pour faire du business, se faire connaître et en même temps « nouer des relations publiques » notamment avec les représentants de l'EASA, et ceux de la FAA. La moisson semble avoir été bonne puisqu'il est revenu avec divers contrats signés. Velica est

une petite structure agile composée de six personnes. Elle a notamment travaillé sur la certification de l'Élixir, le STC Rotax du DR400, la transformation d'un ATR42 en bombardier d'eau, l'aéromobile, la voiture volante dont le projet a été arrêté. Hugues Le Cardinal a logiquement adhéré au GIPAG France pour faire fonctionner l'esprit réseau, nourrir la solidarité entre membres, mais également apporter son expertise des arcanes des grandes administrations de l'aviation civile ainsi que celle de l'EASA.

Nouvel adhérent : Eloi Aero Services

Trois passionnés ont décidé de fonder Eloi Aéro Services, une entreprise multiservices dont le principal objet sera une activité de maintenance pour l'aviation légère. Elie, Engherrand et Olivier ont très vite adhéré au GIPAG France.

Élie Morel, Engherrand Gauthier et Olivier Boutin, respectivement 32, 37 et 46 ans, sont un trio de passionnés, à la fois pilotes et mécaniciens. Dans quelques mois, ils ouvriront officiellement la société Eloi Aero Services avec la construction d'un bâtiment neuf sur l'aérodrome de Châtellerault (86). Elle proposera pour une vaste zone de chalandise des services de maintenance aéronautiques, mais également des surfaces de location pour les propriétaires d'aéronef, voire de l'espace pour les constructeurs amateurs d'avions. En effet, Olivier qui construisait son avion cherchait, il y a plusieurs mois, à la fois du bois et un endroit pour mettre en croix son appareil. Les trois ont fréquenté l'aéroclub de Châtellerault.

Élie volait déjà et Olivier, le principal instigateur du projet, est également instructeur ; il a formé Engherrand... Côté background, Élie est un ancien militaire reconverti comme mécanicien, il a exercé son métier dans le grand Ouest et chez Égide Aviation, bien connu des membres du GIPAG France. Les deux autres se sont connus chez Safran. Engherrand y a fait une bonne partie de sa carrière en qualité d'ingénieur dans des fonctions techniques. Olivier a également travaillé chez Safran devenant un spécialiste des techniques de réparation de pièces de moteurs d'avion. Quand ces trois se sont rencontrés, il y a eu conjonction des ambitions. Tous sont très complémentaires. Engherrand est à l'aise en anglais avec un bon relationnel, un atout pour échanger avec des sous-traitants internationaux ou pour obtenir de nouvelles parts de marché à l'international.

Élie détient des habilitations dans le contrôle non destructif (CND) ainsi que plusieurs qualifications de type. Olivier connaît aussi bien l'ensemble des démarches à accomplir que la réglementation en vigueur afin de déclarer le projet auprès des autorités compétentes. Les trois experts sont en prise avec leur milieu, ils ont fait un constat partagé de tous : « Il existe de moins en moins de spécialistes de ce milieu proposant des services de maintenance des appareils et de gestion de leur navigabilité. En tant



que passionnés, nous voulons agir pour contrer cette situation, tout au moins dans notre secteur », explique Élie.

Un des premiers services proposés : la maintenance

Le premier service qui sera proposé au public sera naturellement de la maintenance de DR400, PA28, Cessna, ce qui devrait constituer environ 50 % de l'activité, cette offre de service s'adressera de manière classique aux clubs, aux propriétaires privés et aux entreprises de travail aérien, sachant que les trois fondateurs ont naturellement identifié des besoins différents selon les usages. Les clubs apprécieront de pouvoir bénéficier d'un service de proximité, la clientèle des propriétaires privés montrera sans doute une plus grande diversité de machines, ce qui permettra une montée en compétences de l'équipe. Enfin, les pros s'ils disposent d'une flotte plus homogène imposeront la contrainte d'une continuité de l'exploitation et donc d'une priorisation des tâches. Il est intéressant de souligner que les deux hommes de Safran, Olivier et Engherrand, ont chacun obtenu leur licence PART 66. Ils sont aussi éventuellement coachés par Élie qui est mécanicien depuis plusieurs années. Au-delà de la maintenance classique, ils ambitionnent de devenir service-center pour les motoristes, afin de pouvoir effectuer des RG moteurs, voire lancer des STC pour de nouvelles motorisations. Enfin, ils envisagent également d'assurer un suivi de

navigabilité des avions qui leur seront confiés. Le trio n'exclut pas non plus la possibilité d'achat/vente de matériel aéronautique, voire ponctuellement des aéronefs. L'autre versant technique de leur activité sera le gardiennage et la vente de bois certifié pour l'aéronautique. En regardant la carte, on ne compte pas moins de 26 plateformes sur leur territoire allant jusqu'à la mer. Naturellement, il y a autour d'eux quelques ateliers de maintenance, mais, compte tenu de la pénurie, tout le monde devrait pouvoir s'entendre.

Et puis Châtellerault est ouvert à la circulation aérienne publique, sans taxe d'aérodrome, et Poitiers, le grand aéroport le plus proche, n'est qu'à 20 minutes. Le plus intéressant dans leur démarche est qu'ils envisagent éventuellement de faire d'Eloi Aero Service un centre d'examen et un centre de formation. Tous connaissent, dans le détail, le cheminement parfois complexe pour arriver jusqu'à la licence Part 66. Ils entendent donc former en tenant compte de leur expérience, ils devraient travailler sous l'agrément d'Air Formation, basée à Toulouse et qui est également membre du GIPAG France. Leur crédo est de bien identifier les potentiels candidats et d'évaluer au mieux ceux qui sont capables d'acquiescer la culture aéronautique du mécanicien, qui, selon eux, n'est pas une disposition naturelle. Ils pourront également conseiller ceux qui sont dans une optique de reconversion.

Le projet est bien ficelé, reste à expli-

quer aux autorités la nature du projet, son adéquation avec les besoins de l'aviation générale. Avant même que le premier hangar sorte de terre, les trois pilotes-mécaniciens ont souhaité adhérer au GIPAG France. « Ce groupement nous permet de gagner en visibilité sur le territoire et de pouvoir nous appuyer sur les experts du secteur de la maintenance. La force du réseau nous permet de s'entourer de partenaires sérieux. Nous allons également être partie prenante de la veille réglementaire, voire apporter notre expertise, compte tenu de nos savoirs croisés », explique Élie.



Le GIPAG France, partenaire du salon FAE

Chaque année, le salon France Air Expo est Le rendez-vous français de l'aviation générale qui rassemble de plus en plus de passionnés et un grand nombre de parties prenantes de l'aviation générale. L'édition 2026 aura lieu à Lyon du 4 au 6 juin, 175 exposants sont attendus. Cette année, le GIPAG France a décidé d'être partenaire du salon. Notre place en tant que groupement défendant les intérêts des professionnels de l'aviation générale est auprès de ceux qui la mettent en avant, comme notamment Didier Mary et son salon. C'est le lieu idéal pour prendre la parole, faire passer nos messages, montrer la richesse de ce secteur et accueillir tous les jeunes qui voudraient rejoindre l'aviation générale.

Nous avons une mission d'information auprès d'eux. Au-delà des jeunes, cette présence nous permet de rencontrer nos clients, nos partenaires et de mieux faire connaître nos actions auprès de tous les publics. Cette année aura lieu une



nouvelle fois un cycle de conférences sous l'égide du GIPAG France. Christophe Robins Head of design de Daher animera une conférence le vendredi 5 juin sur le thème « Construire l'aviation générale de demain : innovations, certification et réalités opérationnelles ».

Par ailleurs, Thomas Grosclaude, notre président, participera à une conférence sur le thème « L'aviation générale : une filière essentielle pour former les futurs talents » avec Jean-Luc Charron du CFNAS, Shayan Ghandjy de la FNAM et Gilbert Guicheney de la DGAC.



Présidence

Thomas Grosclaude,

Tél : 06 72 21 17 41

thomas.grosclaude@gipag.fr

Bureau

Affaires Techniques et Réglementaires

Fabien Desmurs, tél : 06 83 89 26 57

fabien.desmurs@rectimo.com

Gontrand Evrard (Responsable section Part CAO)

gontrand.evrard.aam@gmail.com

tél : 06 74 06 09 96

Communication et Événements :

Caroline Cagnet-Renard

ccagnet@air-assurances.com

Adriana Domergue

adriana@domergue.com

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

fhoriot@troyesaviation.com

Assurances membres :

<https://www.air-assurances.eu/gipag>

Administration :

• **Émile Escalé**

Tél 06 73 99 88 66

emile.escala@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 2026

France Air Expo : du 4 au 6 juin 2026

Congrès d'automne : le 17 et 18 septembre 2026 à Laval



GIPAG NEWS est un document édité à l'intention des adhérents du GIPAG France et à des professionnels de l'aéronautique et décideurs publics. Directeur de la publication : Thomas Grosclaude. Responsable de la rédaction : Marlène Prost. Achèvement d'impression en mai 2026. Tirage : 1400 exemplaires.

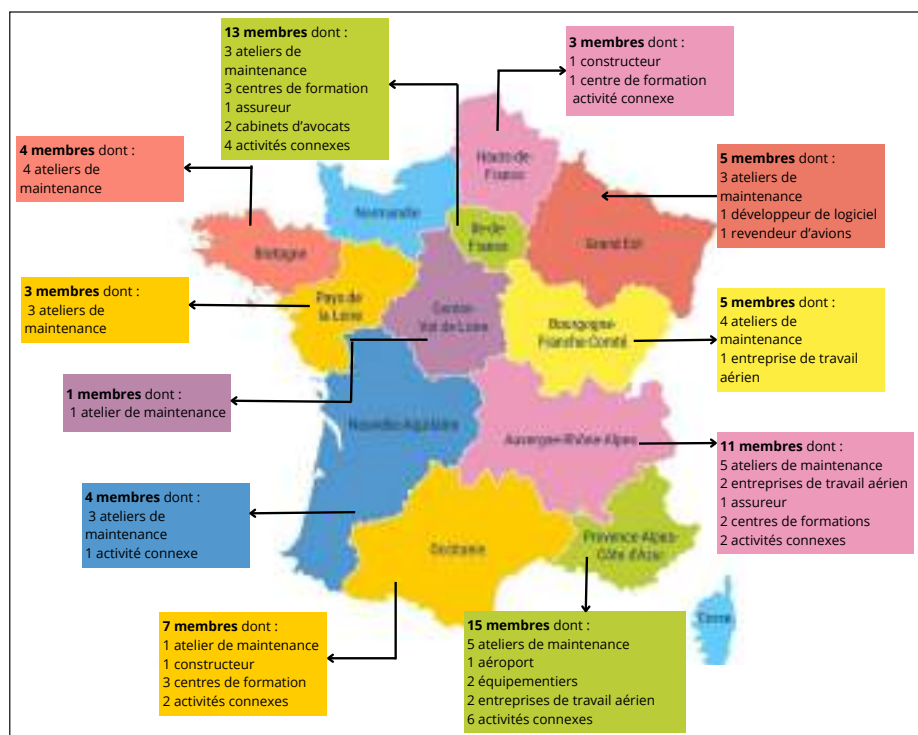
GIPAG France : qui sommes nous ?

Se regrouper entre sociétés et entrepreneurs qui font les mêmes métiers, c'est l'idée noble et pragmatique qui est à l'origine de la création du GIPAG France en 1963. Tous les membres originels ont compris dès le départ que parler d'une même voix donnait plus de force à leurs propos notamment auprès d'une administration de l'aviation. Au fil des années, se sont agrégées au noyau de départ, essentiellement des constructeurs d'avions, des entreprises dont l'activité était en lien direct avec cette « petite aviation » comme on l'identifiait le plus souvent, notamment des ateliers d'aviation générale. Un esprit de réseau est né pour voir comment l'autre, les autres se « débrouillaient » avec les problématiques administratives ou techniques. Aujourd'hui, plus que jamais, l'esprit de réseau est l'ADN de notre groupement. Mais en marge de cet esprit de corps, le GIPAG France en mutualisant les savoirs, les expériences, les pratiques, est devenu une source d'expertises pour ses membres avec une veille sur la réglementation qui a connu une inflation

sans précédent, compliquant parfois à l'extrême les opérations de maintenance, mais également les initiatives des membres.

Enfin, et c'est un grand bénéfice de ce groupement, il est devenu un interlocuteur crédible et entendu auprès des administrations de l'aviation civile française et européenne. Il effectue chaque fois que cela est nécessaire un travail de lobbying. Il est représenté auprès des autres organismes du même type (regroupement d'industriels) au plan européen. Par ailleurs, il s'est doté d'outils de communication pour mieux faire entendre son point de vue et promouvoir le secteur de l'aviation générale.

Très largement méconnue, l'aviation générale occupe une place capitale dans l'écosystème de l'aviation : entretien, formation, construction, transport, travail aérien... C'est aussi le vivier de l'innovation sur lequel se développe l'aviation commerciale. Le GIPAG France compte aujourd'hui plus de 70 membres, couvrant un large domaine d'expertises.



Les nouveaux adhérents en 2025/2026

ADONE EVENTS (Didier Mary), AGC ASSURANCES (Alexandre Grunberg), CPS Aviation (Vincent Campos), ELOI AERO (Engherrand Gauthier), LOIRE AERO MAINTENANCE (Bruno Touche), RIPOCHE AVIATION (Alexandre RIPOCHE), SEDGWICK (Franck Bulte), UNICORN AVIATION (Jean-Baptiste Bely), VELICA (Hugues Le Cardinal), XENON GROUPE (Christophe Perrier).