

## Voler sans bureaucratie !

Dans le ciel de l'innovation et du progrès, nos aspirations à voler librement se heurtent trop souvent à un nuage bien sombre : la bureaucratie, cette lourde machine administrative qui semble parfois vouloir enchaîner nos ailes.



Chaque entreprise, chaque initiative, semble aujourd'hui devoir se plier à des normes à répétition, à des règlements qui s'accumulent comme des strates géologiques. Pour les acteurs de l'aviation, cette réalité prend une dimension encore plus critique. Entre les exigences croissantes en matière de sécurité, les contraintes opérationnelles et les protocoles de conformité, le fardeau administratif semble s'envoler bien plus rapidement que nos avions. Au cœur de ce défi se dressent trois entités aux rôles respectifs essentiels, mais parfois perçues comme des obstacles : l'EASA, la DGAC et l'OSAC.

Cependant, la relation entre les acteurs de l'aviation et ces institutions cruciales est souvent tissée d'incompréhensions et de frustrations. Les demandes permanentes de rapports, les audits incessants, les procédures qui semblent avoir plus à voir avec la paperasserie qu'avec la sécurité effective, laissent nombre d'entreprises aéronautiques exaspérées. Certes, la sécurité ne doit jamais être compromise, mais ne serait-il pas temps de repenser la manière dont nous réglementons notre ciel ? Les acteurs de l'aviation aspirent à une régulation qui encourage l'innovation tout en maintenant des normes de sécurité élevées.

L'heure est venue de favoriser une relation plus collaborative entre les entreprises aéronautiques, la DGAC et l'OSAC. La communication doit être améliorée, les procédures simplifiées, et l'accent mis sur des normes pragmatiques et effectives. Une réglementation insoutenable ne fait que décourager l'audace et étouffer l'envol de l'innovation.

L'aviation est le symbole ultime de la conquête des cieux. N'en faisons pas un terrain de bataille de procédures, mais plutôt un espace où la sécurité et l'innovation volent de concert. C'est ensemble, main dans la main, que nous pourrions atteindre de nouveaux sommets, en évitant les turbulences inutiles de la bureaucratie excessive.

**Ghislaine Barrère,**  
présidente du GIPAG France

## L'ÉVÉNEMENT

### Le comité stratégique au travail



À peine en place depuis quelques mois, le comité stratégique, initié par Françoise Horiot, ex-présidente du GIPAG France, s'est réuni le 15 novembre 2023 ; il vient d'obtenir une avancée importante concernant la formation des mécaniciens. En effet, les tâches effectuées sur avion pendant la période d'apprentissage comptent désormais dans l'expérience de base pour l'obtention de la licence, ce qui tranche singulièrement avec le système actuel pratiqué depuis des années par l'OSAC et qui ne prenait en compte l'expérience pratique qu'au terme de l'obtention des modules soit 2 ans d'expérience pratique avant la délivrance de la licence PART 66.

#### Une première victoire

Aujourd'hui, sous la pression du GIPAG France et par l'action du comité stratégique, ces deux années vont pouvoir se réduire jusqu'à six mois. Le bénéfice de la future disposition est facile à analyser : elle raccourcit le temps de formation permettant aux jeunes d'être opérationnels plus vite, le parcours est

moins fastidieux et l'attrait est plus facile à défendre auprès de la jeune génération.

Cette prise en compte du temps d'apprentissage permet au jeune de présenter une certaine richesse en matière d'actes d'intervention à condition qu'elles aient été enregistrées sur leur livret mécanicien. Cette réduction de délai pour valider la licence 66 est de nature à lutter en partie seulement contre la pénurie des mécaniciens en rendant le métier plus attractif, même si tout le monde sait que la concurrence de l'aviation commerciale réduit nos possibilités.

Parmi les autres propositions, celle de permettre une formation en interne d'APREsseurs en catégorie A, à partir d'une licence PART 66 vierge, c'est-à-dire comportant juste la mention complémentaire, là encore, c'est une possibilité de rendre le travail plus attractif avec l'obtention d'une responsabilité importante rapidement. C'est une demande ancienne du GIPAG France et les planètes sont sans doute en phase d'alignement puisque l'EASA n'y semble désormais pas opposée. De même, il a été proposé de réduire de 50 % l'expérience

## SOMMAIRE



- P1** Le comité stratégique au travail
- P2/3** Portrait : JG Aviation
- P4** Réglementation ULM/SPO : que veut la DGAC ?
- P6** Un contrat juridique pour les adhérents
- P8** Réflexion sur les ATO avec la DGAC

requis pour passer d'une catégorie à l'autre. D'autres pistes ont été évoquées comme celle de la « transformation » des anciens mécaniciens militaires en créant une équivalence de la licence FRA66 (militaire) en PART 66 après une formation au règlement PART 145, c'est évidemment une façon de mettre en valeur leur expérience précieuse et surtout largement dimensionnée pour notre aviation. Là encore, cette demande n'est pas nouvelle, mais sa pertinence évolue dans les esprits, compte tenu de la carence en cours. Rien n'est simple puisque les militaires ont également du mal à recruter et ont tendance donc à garder leurs mécaniciens.

Les membres du comité stratégique ont également planché sur une disposition qui existe

dans la construction aéronautique : celle d'avoir la possibilité d'employer des techniciens « skilled workers » qui ont déjà travaillé dans d'autres secteurs techniques. Le texte de l'AMC 66 30A permet d'ailleurs ce type de passerelle. Il faudra pour cela évaluer l'aptitude du candidat à s'adapter à l'aéronautique et à la rigueur que le secteur requiert. Le candidat devra la aussi faire la preuve de son expérience pratique. Cette évaluation pourra être faite par l'autorité.

#### Former des APResseurs en interne

Concernant l'APRS, les membres du comité ont avancé l'idée de permettre à l'organisme de maintenance de donner l'APRS à un technicien sous couvert et validation de son système de

gestion et en dehors de la PART 66. Cette APRS serait uniquement valable au sein de l'entreprise. Il y aurait un vrai toilettage à faire concernant les QT : l'âge réglementaire, le nombre de tâches à effectuer pour l'obtenir... Le chemin sera long avant l'obtention d'une telle avancée !!

La bonne nouvelle est que le comité stratégique joue pleinement son rôle en tant que laboratoire d'idées. Les membres participants du comité étaient : Françoise Horiot (Troyes Aviation), Philippe Langlois (EAME), Corinne Fitzgerald (Icarius Aerotechnics), Gérald Ducoin (laero), Olivier Raffier (Avialaval), Christophe Rosset (SNEH), Diane Bertoncini, (FNAM) et parmi les invités Stéphane Lagacherie (OSAC), Clément Dufix (DGAC), Jérémie Neveux (EASA).

## PORTRAIT

### Le succès de JG Aviation à Gray

Le petit atelier qui réparait des DR400 au démarrage de son activité est désormais une entreprise de premier plan en devenant service center pour le constructeur Pilatus. Ses dirigeants assurent l'après-vente des PC-12 et PC-24 mais également l'entretien et la révision si besoin.

Parler de JG Aviation, c'est aborder l'histoire d'une success-story à la française dans un secteur à la fois concurrentiel, de portée limitée et indispensable en partie à une activité économique : l'aviation générale et d'affaires. En moins de 10 ans, le petit atelier d'entretien situé à Gray qui travaillait sur de « basiques » DR400 est devenu Service Center pour le constructeur suisse Pilatus couvrant la France, la Belgique et le Luxembourg, ce pour les deux best-sellers de la marque : le PC-12 et le PC-24. Et il faut dire que les Suisses ont mis sur le marché deux appareils remarquables par leurs performances et leur polyvalence.

Outre la représentation, JGA assure l'après-vente sur ces zones géographiques (maintenance, gestion des garanties, distribution de



Flying starts from the ground!

**BERINGER**

WHEELS - BRAKES - LANDING GEAR  
www.beringer-aero.com

AeroTéc

pièces et outillages, interface avec le constructeur). Cette mission doit épouser les contraintes liées à l'usage de l'avion, notamment dans l'aviation professionnelle : la nécessaire optimisation des chantiers et des interventions afin de ne pas pénaliser les exploitations. Et l'activité de JG Aviation est à la mesure du succès notamment du PC-12. Les statistiques parlent d'elles-mêmes : selon Thomas Grosclaude, son dirigeant, il y a environ 8000 rotations par an de PC12 sur le seul aéroport du Bourget. Il permet de relier trois mille aéroports et aérodromes en Europe, car l'appareil se pose aussi bien sur des pistes classiques courtes que sur des pistes non préparées comme de l'herbe.

### Les compagnies aiment le PC-12

Autre exemple, l'été, les deux tiers des mouvements à la Mole-Saint-Tropez sont effectués en PC-12 et PC-24. Les États-Unis représentent 70 % des ventes, mais l'Europe gagne doucement des parts de marché. Sur le créneau des 1 h 30 à 2 heures de vol, le PC-12 est très efficace. En 2015, c'est le début de l'aventure JetFly qui possède aujourd'hui la flotte la plus importante de Pilatus en Europe. Les petites compagnies n'ont cessé de se développer, il y a eu Get1Jet (4 PC-12 à ce jour), Flying Group (6 PC-24 en exploitation).

À l'arrivée, pour ces petits opérateurs, il faut un service irréprochable, une traçabilité des pièces, de la réactivité en cas d'immobilisations d'appareils (AOG, aircraft on ground), et cela demande fréquemment des interventions hors base. L'exploitation d'un PC-12 peut avoisiner les 900 heures de vol par an en condition intensive. Et le chiffre d'affaires de JGA est logiquement dopé par le succès du constructeur suisse. Au-delà de l'entretien courant, JGA est capable de lancer une rénovation de PC-12 ou de PC-24, si besoin. En effet, selon Thomas Grosclaude, l'entreprise s'est équipée d'une surface de hangar doublée, pour un montant de 7 millions d'euros, auquel a été ajoutée une cabine de peinture de grandes dimensions

pouvant recevoir jusqu'à un Falcon 2000, un équipement unique en Europe, tout en assurant une « garantie constructeur » au client.

Mieux, JGA est également capable, sur place, grâce à ses équipes, de rénover dans le style « better than new » tout avion qui aurait subi les outrages du temps. Avionique, habillage intérieur et peinture, trois PC-12 sont déjà passés dans les mains de JGA pour cette cure de jeunesse.

L'activité Pilatus chez JGA représente environ 80 % du chiffre d'affaires, qui se monte à 6 millions d'euros pour une trentaine de salariés. La forte croissance du constructeur Pilatus (environ 35 %) tire énergiquement l'activité de JGA, mais le maintenancier a conservé son activité aviation générale puisqu'il entretient une large flotte d'avions monomoteurs à pistons de tous types pour les aéroclubs et pilotes propriétaires régionaux.

### Le rachat de Troyes Aviation

Mais la plus grande actualité est, depuis mai 2023, le rachat par les actionnaires de JGA de Troyes Aviation, fondée par Françoise Horiot, ex-présidente du GIPAG France. Leur ambition était de diversifier l'activité basée à Gray, les deux entreprises étant complémentaires sur de nombreux domaines. Troyes Aviation est un spécialiste des avions Daher, Mooney et Piper avec, à la clé, un grand savoir-faire. Ce rapprochement va donc permettre d'élargir nettement le spectre d'intervention entre le DR400 et le PC-24. La typologie de clientèles est également différente, plutôt les compagnies aériennes et les aéroclubs pour Gray, le travail aérien, la clientèle de pilote propriétaires et les avions gouvernementaux pour Troyes Aviation.

Ce sont donc les mêmes technologies de vecteurs entre les deux entreprises. La seconde affiche un chiffre d'affaires de 3 millions d'euros pour une quinzaine de personnes, JGA très exactement le double. Il n'est pas prévu un redimensionnement des effectifs ; il

y a aura, au contraire, une mutualisation des moyens, notamment pour les services administratifs et financiers, sachant que l'organisation des interventions est semblable entre les deux entreprises.

Sept mécaniciens travaillent à Troyes Aviation contre quinze chez JGA, mais cela va permettre de lisser le plan de charge et de procéder à des échanges de mécaniciens pour faire évoluer leurs compétences et de développer encore plus leur polyvalence. C'est à la fois bien pour la clientèle, mais également pour les salariés qui voient leur périmètre d'intervention s'agrandir.

Toutefois, les sociétés resteront bien distinctes en gardant leur identité. Troyes Aviation devrait néanmoins connaître une modernisation de ses moyens et notamment une harmonisation de son système informatique, afin d'améliorer les informations concernant les stocks et la traçabilité des pièces grâce à un système innovant. L'entreprise troyenne pourrait également étendre ses installations sur de nouvelles emprises foncières.

Bref, c'est vers une synergie nouvelle que s'orientent les deux entreprises de maintenance. À la manœuvre, se trouve notamment Thomas Grosclaude qui succède, depuis deux ans, à Gilbert Salfati, le dirigeant ayant donné cette dimension à JGA. Thomas Grosclaude vient, lui, de Safran, plus exactement de la division MRO du motoriste. Arrivé en 2021, il a été très captivé par ce nouveau challenge, mais surtout par l'entreprise JGA, son périmètre, ses hommes, etc. Parmi ses objectifs, il y a notamment celui d'ouvrir une unité de maintenance en ligne au Bourget, au plus proche des opérateurs de PC-12 et PC-24. Il y aura également celui de trouver des mécaniciens dans un monde de pénurie de main-d'œuvre, idéalement, JGA et Troyes Aviation souhaitent pouvoir recruter 6 personnes par an, sur leurs trois sites à la hauteur de leurs besoins, cela afin de mieux accompagner le succès.



www.aeropyrenees.com

**Formations initiales des pilotes**  
**Formations avancées des équipages**  
**Séminaires d'entreprise**

**50** années d'expertise  
**37** avions en flotte  
**48** salariés  
**8** centres de formations

#BE\_APY

## Réglementation ULM/SPO : la DGAC traîne les pieds

Que cherche exactement la DGAC dans le domaine de l'activité professionnelle des ULM ? Nous demandons que les appareils et les organisations soient soumis à un contrôle et un cadre strict proche du règlement SPO des avions certifiés.

Le sujet est sur la table depuis plusieurs mois, mais du côté de l'administration, il y a urgence à ne pas se presser. Le GIPAG France demande une réglementation inspirée des SPO pour régir l'activité commerciale des ULM, hors instruction et baptême de l'air. Il s'appuie sur un principe simple : pour une activité commerciale semblable (prise de vue, mesures thermiques, etc.), il doit y avoir un principe de convergence entre les exigences demandées au secteur de l'aviation certifiée et celles qui pourraient être demandées pour les ULM.

Les membres du GIPAG France, Fabien Desmurs, Bruno Callabat et Mathieu Corompt ont rencontré des représentants de la DSAC, sans que la moindre avancée ait pu être constatée. Certes, l'administration travaille sur un nouvel arrêté, mais nos membres n'ont pas le sentiment d'avoir été écoutés. Pour écarter tout malentendu, ils ont bien sûr précisé que la demande de notre groupement ne portait pas sur les activités d'instruction et de baptême de l'air, seulement sur les activités commerciales. Il semble que, selon les données fournies par la DSAC, les activités commerciales ne représentent que très peu d'heures réparties entre deux grands opérateurs. Cette représentativité semble confirmer les propos de Sébastien Perrot, président de la FFPLUM qui indiquait que l'activité commerciale hors baptême de l'air et instruction représentait une part marginale de l'activité des adhérents de la fédération.

### Aucun contrôle nulle part

Il va sans dire que le nombre restreint à la fois d'opérateurs et d'heures de vol (impossible à vérifier puisque la tenue d'un carnet de vol n'est pas obligatoire) n'est pas un argument qui exonère ces exploitants ulmistes de s'affranchir



d'un minimum de règles concernant la sécurité des vols. Et sur ce plan, on peut dire que l'on vole en plein délire : pas de visite médicale, pas de titre professionnel, pas de suivi de navigabilité des aéronefs, aucune surveillance de la conformité des exploitants par l'autorité et aucune contrainte sur les temps de service.

Autant dire que c'est la porte ouverte à tous les abus possibles, notamment pour les temps de service. C'est une quasi-zone de non-droit en regard des exigences des SPO. Et le pire, c'est que la DGAC précise clairement qu'elle n'a pas les moyens de surveiller ces ULM. Pour le GIPAG France, c'est une dégradation manifeste de la sécurité des vols et ses représentants ont appris que rien de ces arguments ne serait repris par l'arrêté...

Cette situation de décalage en matière de sécurité (entre ULM et avion certifié) et d'absence de surveillance doit pouvoir être portée à la connaissance des clients de ces entreprises ULM. Ce n'est bien sûr pas le cas aujourd'hui ;

ce qui ne permet pas aux clients d'apprécier (évaluer) le moindre risque inhérent à leur commande. Le futur arrêté prévoit une obligation de mise en garde, mais rien n'en précise la forme, surtout si cette information est noyée dans un contrat avec une typo qui ne la distingue pas des autres données du contrat.

Autre point de divergence : la sécurité des tiers survolés. La DSAC minimise les impacts potentiels sur les tiers, car les ULM ont une masse plus petite que celle des avions et que leur vitesse de décrochage doit être inférieure à 70 km/h... Cette équation ne concerne pas tous les ULM. De toute façon, la DSAC assume, avec un certain cynisme, le différentiel de risque entre la réglementation ULM (insignifiante) et la réglementation Avion certifié SPO... Ce point abordé introduit l'accidentologie. On le sait depuis longtemps : le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) ne s'intéresse aux ULM que s'il y a eu accident avec mort d'homme. Le reste des accidents passe sous les radars du bureau. Résultats : il n'y

**DOMERGUE** **CENTRE DE FORMATION**  
*- aviation -* AUX MÉTIERS DE L'AÉRONAUTIQUE  
 ET À LA PRATIQUE DES SPORTS AÉRIENS

**FORMATIONS D'INSTRUCTEURS**  
**SOUS FR-ATO-0300**  
**STAGES DE RECYCLAGES**  
**PROROGATION RENOUELEMENT 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**



a aucun chiffre fiable et stable sur les incidents non mortels. Et certainement pas ceux du BEA. Le plus souvent, les accidents non graves ne sont même pas déclarés... Cela vaut également pour les chiffres de la FFPLUM. Et sur ce plan, cela ne risque pas de changer : la DSAC ne souhaite pas solliciter les BEA pour avoir une photographie plus fidèle de l'accidentologie réelle.

### Quid de la sécurité des salariés

Par ailleurs sur le plan social, le GIPAG France s'interroge sur la situation de la sécurité des salariés, notamment au regard de l'absence de suivi de navigabilité pour un appareil non certifié

et l'obligation de sécurité que le dirigeant doit à ses salariés dans le cadre de leur contrat de travail. Là encore, sur la navigabilité, la DSAC ne bougera pas. Enfin, cette distorsion entre les pratiques, l'état des machines, voire entre la formation des pilotes, introduit très clairement une situation de concurrence déloyale, sciemment entretenue par la DGAC. Mais aujourd'hui, notre groupement sûr de son fait se réserve la possibilité d'aller en justice pour évaluer le caractère injuste de cette concurrence et de son impact économique. Bref, lors de cette dernière réunion, tous nos représentants ont clairement eu le sentiment que la DSAC voulait

protéger l'ULM, sans oublier l'outrecuidance des membres de la DSAC qui conseillaient à nos adhérents de passer à l'ULM, les incitant à aller vers un niveau de sécurité des vols dégradée par rapport au SPO. Nous attendons tous cette mouture réglementaire, sans nous faire beaucoup d'illusion sur notre demande. Précisément, les services de l'État s'opposent ici directement aux groupements patronaux, comme salariaux qui, eux, semblent d'accord sur ce sujet. On se demande bien quel objectif caché la position de la DGAC poursuit-elle. Dans tous les cas, cela est lamentable.

## En bref

### ALT MOC, enfin la solution !

Voilà encore une victoire à mettre sur le compte de l'action du GIPAG France. Les dirigeants d'atelier PART 145 fulminaient devant l'impossibilité réglementaire de monter des pièces achetées et révisées aux États-Unis dans des conditions encadrées. Cela était d'autant plus incompréhensible que les ateliers PART CAO peuvent monter sans contrainte ces pièces d'occasion certifiées par un organisme FAA. Après de longues discussions avec la DGAC et l'OSAC, il a été établi que, pour utiliser une pièce de seconde vie, il faut, d'un point de vue pratique, faire approuver une procédure pour contrôler l'état de navigabilité de la pièce afin de valider son usage. Ce dossier qui traînait sur le bureau de l'OSAC trouve une fin heureuse ; cette disposition est applicable depuis le premier janvier.



## AIRSERVICES



## Atelier Hélices et CND

Depuis 2013, l'entreprise Airservices France située en Mayenne est spécialisée dans la révision de vos hélices Sensenich, Mc Cauley et

Hartzell, bâtis moteur, pièces moteur, trains d'atterrissage ainsi que toutes vos pièces soumises à contrôle non destructif CND. Airservices France assure aussi la vente d'hélice neuve et la location d'hélice.

Airservices France prend ainsi en charge vos pièces du décapage au contrôle CND avant d'être repeintes dans notre atelier dans la teinte de votre choix. Airservices assure la prise en charge du transport soit avec notre véhicule ou en sous-traitance avec notre transporteur.

Airservices France détient toutes les certifications aéronautiques en CND dans les méthodes de Ressuage fluorescent, Magnétoscopie et Courant de Foucault.

Ces certifications nous permettent d'intervenir directement sur avion dans les ateliers de maintenance partout dans le monde, pour l'application des Consignes de Nav, SB, etc en NDT. A titre d'exemple, nous intervenons sur site pour les contrôles NDT en Courant de Foucault sur Cessna ou Piper. Un autre exemple est le passage en Magnétoscopie des fusées de roue des Rallye. Les documents libératoires et réglementaires sont remis après chaque intervention.

Depuis sa création Airservices France privilégie la qualité de ses interventions, réactivité, des délais au plus près des demandes clients et une proximité et un suivi dans la relation commerciale.

Airservices France travaille avec les ateliers agrément CAO mais aussi Part 145.

N'hésitez pas à nous consulter pour vos devis hélice et vos demandes de contrôle CND.

Vous trouverez différentes informations utiles sur notre site internet : <https://airservicesfrance.fr/>

Nous sommes joignable également par mail à :

[contact@airservicesfrance.fr](mailto:contact@airservicesfrance.fr)

par téléphone au 02 43 03 89 91.

Au plaisir de travailler avec vous, Ludovic Sablé

**L'ÉQUIPE D'AIRSERVICES FRANCE SAS, À VOTRE SERVICE...**

**L'ESNAUDIÈRE - 53300  
LA HAIE TRAVERSAINE -  
FRANCE**

**Atelier CND + Hélice /  
Workshop NDT +  
Propeller**



# Une protection juridique pour les adhérents

Professionnels de l'aéronautique : découvrez comment protéger efficacement votre entreprise... Air Courtage fait le point sur les procédures.

**N**os ateliers de maintenance et autres sociétés professionnelles exerçant leurs activités dans l'aéronautique sont des acteurs clés dans l'industrie, assurant la sécurité, la fiabilité et la bonne exploitation et continuité de service des aéronefs. Cependant, en raison de la complexité des opérations, de l'environnement réglementaire complexe et des multiples parties prenantes impliquées, nos entreprises sont exposées à divers besoins d'assistance et de protection en matière juridique.

C'est la raison pour laquelle le GIPAG France propose à ses membres depuis plusieurs années un service d'accompagnement juridique personnalisé à travers un assureur spécialiste avec le support d'Air Courtage Assurances.

## Résolution amiable

Savez-vous que 70 % des litiges trouvent une résolution amiable lorsqu'ils sont pris en charge en amont par un assureur de Protection juridique ? Il est donc étonnant de constater que de nombreuses personnes attendent une mise en cause avant de contacter leur protection juridique alors que celle-ci peut agir bien en amont :

- à travers un service d'informations téléphoniques, disponible du lundi au vendredi de 9 h à 20 h et le samedi de 9 h à 12 h 30 pour des conseils généraux sur les domaines du droit français en fonction des problématiques que vous lui soumettez.

- à travers une prestation d'assistance dans la lecture et la compréhension de baux commerciaux, contrats de travail, contrats de vente de bien mobiliers ou encore de prestations de services (hors vente immobilière). En cas de difficulté sur ces documents et dans la limite de deux fois par an, ils seront soumis à l'avocat de l'assureur pour confirmer leur validité juridique ou vous proposer une adaptation.

Les contrats dans l'industrie aéronautique peuvent être extrêmement complexes et ces services en amont d'un litige peuvent s'avérer d'une grande valeur pour nos membres.

En cas de litige, l'accompagnement en matière de protection juridique propose ensuite plusieurs formes de prestations :

- des conseils sur la conduite à tenir dans un premier temps puis la recherche d'une issue négociée et conforme à vos intérêts.

- lorsque l'appui d'un intervenant extérieur (expert/avocat) est nécessaire, la prise en charge des frais et honoraires de ces intervenants dans la limite des barèmes fixés au contrat (vous conservez toujours la faculté de choisir votre propre avocat).



- lorsque le litige n'a pu se résoudre à l'amiable et est porté devant une juridiction ou une commission, les frais, honoraires d'avocats et de procédures sont également garantis dans les barèmes fixés au contrat.

## Un contrat sur mesure

Pour mieux répondre à vos besoins et vous offrir les montants de prise en charge les plus adaptés à votre activité, le contrat proposé par le GIPAG à ses membres offre la possibilité de doubler les barèmes sur les domaines d'intervention de base notamment :

- garantie des litiges pouvant être rencontrés dans votre activité professionnelle vous opposant à un fournisseur, à un prestataire de service, un client, un concurrent (ex : livraison non conforme, litige dans le cadre de l'entretien, annulation abusive d'une commande, dénigrement...)

- garantie des litiges vous opposant à l'administration, un service public, une collectivité territoriale (ex : difficulté pour obtenir une autorisation, litige avec une mairie, contestation de la légalité d'une décision administrative...)

- garantie des litiges portant sur les biens immobiliers affectés à l'exercice de votre activité que vous soyez propriétaire, locataire ou sous AOT (ex : déspecialisation du bail, augmentation de loyer, contestation de charge, litige avec un artisan...)

- garantie des litiges en protection sociale que vous pourriez rencontrer avec la Sécurité sociale, les caisses de retraite et organismes de prévoyance ainsi que les litiges de nature prud'homale vous opposant à un

salarié dans le cadre d'un conflit individuel du travail portant sur la conclusion, l'exécution ou la rupture du contrat de travail.

Des options complémentaires sont également disponibles pour les litiges de nature fiscale et sociale (assistance au contrôle fiscal et URSSAF), les litiges relatifs au recouvrement de créances professionnelles dont le montant est au moins égal à 500 euros et ayant une ancienneté maximale de 180 jours.

## Frais pris en charge

L'ensemble des frais et honoraires pris en charge par le contrat Groupama Protection juridique Gipag s'élève à un maximum de 25 000 euros par sinistre (ou 50 000 euros avec l'option « doublement des barèmes »). Il faut aussi rappeler que le contrat ne peut être activé que si le montant en principal des intérêts en jeu est au moins égal à 250 euros. Si ce montant se situe entre 250 et 500 euros, l'assureur n'intervient que sur le plan amiable et si ce montant dépasse 500 euros, alors l'intervention sera également judiciaire.

Alors, n'hésitez pas, profitez de ce service ! Plus nous serons nombreux à y adhérer, meilleures seront nos conditions de prise en charge !

Vous retrouverez toutes les informations sur le site internet du GIPAG ou vous pouvez contacter l'équipe dédiée GIPAG d'AIR COURTAGE (Site web : <https://www.air-assurances.eu/gipag> Tel : 04 27 46 54 24 ou [gipag@air-assurances.com](mailto:gipag@air-assurances.com)).

A noter pour tous les nouveaux membres du GIPAG : le GIPAG offre une ristourne de 60 euros sur la première adhésion à l'assurance Groupama Protection Juridique Gipag.

# Utile ou pas, la décarbonation est en marche

L'aérien ne cesse d'être vilipendé. Sa contribution pour les gaz à effet de serre n'est pas neutre, on le sait, mais sur le banc des accusés, il y a bien d'autres contributeurs. Pour autant, le transport et les constructeurs doivent s'y préparer. Les chantiers sont lancés.

Le grand enjeu de demain, c'est la décarbonation dans tous les secteurs de l'économie y compris l'aéronautique, d'autant que le secteur est souvent accusé d'être un pollueur majeur alors que les émissions, selon les experts, représentent entre 3 et 5 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

Cette feuille de route est imposée par l'Europe au travers de « Fit for 55 », un programme qui vise une réduction de 55 % des émissions à l'horizon 2030 et une neutralité pour 2050 pour les pays de l'EU, la base de référence est l'année 1990. Cette décision va avant tout concerner l'aviation commerciale, la plus émettrice de CO<sub>2</sub>. Mais faute de solutions disruptives à court et moyen terme pour le transport aérien long courrier, c'est le carburant d'aviation durable qui sera l'une des premières solutions pour réduire les émissions. En effet, le SAF est un kérosène qui est fabriqué à partir de CO<sub>2</sub> non fossile, mais venant de la biomasse, à savoir pour les premières générations de SAF d'huile de cuisson, mais également des déchets cellululosiques. On considère donc qu'entre l'absorption du CO<sub>2</sub> pour la culture des plantes fournissant ses huiles et le rejet par la combustion du kérosène, il y a une réduction de 80 % des émissions, la terre absorbe plus que n'émet la combustion. L'autre solution pour les compagnies aériennes, c'est de remplacer les flottes par des avions qui consomment moins ; l'A350 est plus économe de 25 % que les 777 ou les Airbus A330.

## Les moyen-courriers avec du SAF

Pour le secteur court et moyen-courrier, il n'existe pas encore de solutions techniques sur le marché, le transport aérien régional utilisera donc du SAF. Il existe plusieurs procédés de fabrication, hors carbone fossile. Le plus connu est le procédé HEFA (Hydroprocessed Esters and Fatty Acids, Esther d'acide gras et acides gras hydrotraités), il est le moins cher, le plus répandu, mais les ressources sont limitées et surtout il pourrait entrer en « concurrence » avec les cultures destinées à l'homme. Cette production devra donc diminuer d'ici 2030 et sera remplacée par d'autres procédés.

À noter que ce kérosène « bio » (issu de la biomasse) est miscible avec le kérosène normal fossile à hauteur de 50 %. Il laissera la place d'abord aux carburants « thermochimique » qui transformeront les produits de la filière lignocellulosiques (déchets de la filière bois) en carburant, puis vers les années 2040 aux e-fuels, les carburants de synthèse (captation du CO<sub>2</sub>, combinaison avec de l'hydrogène vert.

Notre parc de centrales nucléaires permet de fournir de l'électricité décarbonée (verte) qui permet de fabriquer de l'hydrogène vert. Notre aviation d'affaires utilise déjà du SAF, notamment pour les avions basés au Bourget, c'est également le cas de Daher, Dassault, voire leurs clients. Le SAF est plus cher que le kérosène. Aujourd'hui, tous les motoristes et avionneurs autorisent l'ajout de 50 % au kérosène classique, mais ils étudient les possibilités de faire grimper ce pourcentage.

Au-delà de la solution SAF, de nombreux projets ont été lancés pour changer de mode de propulsion : électrique, hybride, utilisation d'une pile à combustible ou de l'hydrogène en combustion directe. Le constructeur de premier plan est Airbus qui travaille à la mise au point d'un avion de type ATR (ou d'une configuration proche), capable de voler à l'hydrogène en utilisant des piles à combustible qui fourniraient de l'électricité pour des moteurs électriques. Des partenariats se nouent un peu partout. La compagnie SAS vient de passer un accord avec Airbus, Swadavia, Avinor, Wattenfall pour mettre en place une infrastructure pour les avions alimentés par hydrogène.

## De multiples projets

Zeroavia, une entreprise anglaise, a fait voler un Dornier 228 (19 pax) dont l'un des moteurs était électrique alimenté par une pile à combustible. Aura Aero, un constructeur français basé à Toulouse projette de construire un avion de 19 places qui serait certifié en CS23 dont la propulsion serait hybride : turbogénérateur (fonctionnant au SAF) produisant de l'électricité pour les huit moteurs. Daher a fait voler un TMB hybride, l'écopulse, qui dispose de deux systèmes : l'un au SAF classique, l'autre avec une pile à combustible...

Bien que l'aviation générale et d'affaires ne soit que très faiblement émettrice de CO<sub>2</sub> (selon l'étude de la FNAM sur l'aviation générale et d'affaires), tout le monde s'accorde à penser que les premières solutions déployables seront expérimentées dans notre secteur. On peut également citer Voltaero, l'avion de Jean Botti, qui sera propulsé par des moteurs électriques et un moteur thermique fonctionnant à l'hydrogène en combustion interne et dont le marché (hypothétique) serait les petites liaisons régionales, comme alternative au train pour les lignes transversales, ou à la voiture pour les liaisons courtes inter ou intra régionale. Idem pour Mauboussin qui projette de fabriquer à la fois un biplace en



tandem composite fonctionnant avec une pile à combustible et un avion de transport régional de six places, sur le même principe.

## L'hydrogène dans les moteurs

En matière de combustion interne, la modification d'un moteur est toujours possible moyennant des aménagements concernant les circuits de carburant, l'hydrogène étant l'un des gaz les plus volatiles, mais également concernant les réservoirs, ce carburant prend beaucoup plus de place que l'essence. En France, le groupe FEV a commencé à travailler sur la modification d'un moteur Rotax. Aux USA, c'est le motoriste DeltaHawk qui a annoncé travailler sur une version hydrogène de son DHK180 qui vient à peine d'être certifié. En France, Turbotech a fait fonctionner une de ses turbines à l'hydrogène dans le cadre du projet BeautyFuel qui associe le fabricant de turbine, Safran, Daher, le Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile (CORAC) et le constructeur français Élixir. Cette turbine qui pourra atteindre à terme 400 ch. L'intérêt de la turbine est d'être polycarburant. Enfin, notons également le projet de création d'un STC modifiant les avions (cartographie) pour les faire voler à l'éthanol. Il est porté par un ingénieur Gilles Rosenberger et s'appuie sur des briques existantes, notamment concernant l'automobile qui roule depuis longtemps à l'éthanol. On ne sait pas encore quelles seront les implications pour nos métiers de cette nouvelle vague technologique.

Il est clair que les moteurs électriques ne demandent pas le même entretien qu'un moteur thermique, quant à l'hydrogène en combustion interne, sa mise en service et surtout sa généralisation sont encore un peu lointaines. Toutefois, les cellules ont gardé la même configuration. Cette aviation verte est pleine de promesses ; les constructeurs, malgré les lettres d'intérêt de potentiels clients, restent très discrets sur les marchés concernés et le prix de vente de ces appareils.

**Présidence et responsables**

**Ghislaine Barrère, présidente**

Tél: 06 82 01 14 30

ghislaine.barrere@gipag.fr

**Maintenance**

Fabien Desmurs

Tél: 06 83 89 26 57

fabien.desmurs@rectimo.com

Philippe Langlois

Tél : 06 07 85 08 74

philippe.langlois@gipag.fr

Lionel Alain

Tél: 06 32 72 57 11

**Travail aérien :**

Bruno Callabat

Tél: 06 07 64 74 36

b.callabat@apei.fr

**Formation :**

Adriana Domergue

Tél: 06 15 50 73 85

adriana.domergue@gipag.fr

**Assurance :**

www.gipag-air-assurances.com

gipag@air-assurances.com

**Comité Stratégique**

**Françoise Horiot**

Tél: 06 85 41 14 04

fhoriot@troyesaviation.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 réglemen-

taires : Diane Bertoncini

dibertoncini@fnam.fr

Tél: 01 86 64 12 34

**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**

**CA GIPAG** 3 avril au Bourget

**Congrès :** le GIPAG France

sera présent à France Air Expos 2024



GIPAG NEWS est un document édité à l'intention des adhérents du GIPAG et à d'autres décideurs. Directrice de la publication: Ghislaine Barrère. Responsable de la rédaction: Marlène Prost. Achevé d'imprimer en février 2024 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris. Tirage: 1400 exemplaires.

**ATO, bientôt la charte du GIPAG**

Malgré deux réunions avec la DGAC, il n'a pas été permis d'impliquer plus notre administration dans le contrôle des ATO. La charte du GIPAG France prendra le relais.

Les préoccupations sont sérieuses au sein du secteur de la formation de pilotes en France, en particulier en raison des faillites scandaleuses d'Airways en 2021 et de PFT qui avait repris Airways. Les conséquences de ces événements ont laissé des étudiants dans une situation difficile, perdant des sommes importantes d'argent. Ghislaine Barrère, présidente du GIPAG France et dirigeante de l'ATO Aéropyrénées, a pris l'initiative d'organiser des rencontres avec la DGAC pour trouver des solutions aux failles du système et mettre en place des garde-fous.

Cependant, selon le GIPAG France, l'administration semble avoir des limitations dans sa capacité à contrôler les ATO en dehors de l'agrément technique. Le GIPAG France a élaboré une charte de bonnes pratiques en collaboration avec Jean-Michel Samoyau, dirigeant d'ESTRAD, un spécialiste de la labélisation. Cette charte engage les écoles à respecter une dizaine de points, et ESTRAD est chargé de vérifier indépendamment la conformité des déclarations des ATO. Devant le constat de ce qu'est en réalité la « charte APNA » basée sur une signature qui n'engage à rien, le choix se porte donc sur la Charte GIPAG France avec encore quelques points d'amélioration, comme la médiation en cas de conflit par la Fédération nationale de l'avion et de ses métiers



(FNAM); la procédure est en cours de rédaction tripartite. La situation avance et, quel que soit le résultat de la prochaine réunion prévue en mars pour présenter le document finalisé, la Charte GIPAG France sera enfin mise en service. Et pour tous les ATO ne se reconnaissant pas dans l'ADN du GIPAG France, ou de l'APNA, auront une possibilité d'adhérer à une charte « blanche » d'origine ESTRAD et copiée sur le principe de celle du GIPAG France. Espérons que la DGAC saura ensuite mettre en place un engagement de publication pour les organismes respectant notre charte, l'objectif étant d'assurer la transparence, la sécurité et l'intégrité du secteur de la formation des pilotes en France.

**En bref**

**Robin Aircraft liquidée**

Robin Aircraft a une nouvelle fois connu des problèmes techniques de longerons en 2023. En septembre, l'entreprise avait été placée en redressement. Une conjoncture économique difficile avait entaché les résultats de l'entreprise, dont une mévente des appareils. Plusieurs candidats à la reprise s'étaient présentés devant le tribunal de commerce de Dijon, parmi eux, une équipe de salariés aidés par Guy Pellissier et CEAPR qui détient tous les agréments. Robin Aircraft a finalement été liquidée. 14 des salariés ont été repris par CEAPR qui va reprendre la fabrication des Robin, voir ouvrir la voie au rétrofit d'appareils anciens.

TROYES AVIATION

YOUR ONE STOP  
GENERAL AVIATION  
SERVICE CENTER  
Proficiency, Experience, Quality

EASA MAINTENANCE SHOP FR.145.173  
FAA REPAIR STATION Y4TY170Y

SOCATA TECNAM BEECHCRAFT  
CESSNA CIRRUS MOONEY PIPER

www.troyesaviation.com

TÉL: +33(0)3 25 74 60 14  
INFOS@TROYESAVIATION.COM  
AÉRODROME DE BARBERY SAINT SULPICE - BP 10047  
10601 LA CHAPELLE ST-LUC CEDEX - FRANCE