

Des freins partout !

L'aviation générale est un domaine qui suscite des débats et des préoccupations, notamment en ce qui concerne la réglementation et les spécificités propres à ce secteur. Elle est sous la tutelle de l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne) et de la DGAC (Direction générale de l'aviation civile). Cependant, ces administrations semblent souvent sourdes aux problématiques spécifiques de l'aviation générale. Celle-ci a ses particularités propres, notamment en tant qu'outil essentiel pour la formation des pilotes, le transport public, le travail aérien et la maintenance. Contrairement aux grandes compagnies aériennes, les PME de l'aviation générale ont des besoins différents qui ne sont pas suffisamment pris en compte dans la réglementation européenne. Les demandes des acteurs de notre secteur ne sont pas étudiées en profondeur et les réponses ne tiennent pas compte de leurs besoins particuliers et sectoriels. L'écart entre les attentes réelles et les règles existantes est également visible dans la formation des mécaniciens où le processus peut prendre jusqu'à 5 ans minimum contre seulement deux ans pour un pilote. Du côté des ATO, on est face à une administration monolithique, sûre de son fait, incapable de regarder une réalité qui la dépasse. Les écoles ferment laissant sur le carreau des jeunes plein d'espoir, sans susciter la moindre émotion chez nos fonctionnaires. La Fédération française aéronautique a été qualifiée pour faire passer les examens théoriques du PPL (Private Pilot License). Pourquoi ne pas envisager de déléguer à des organisations qualifiées la tâche de coécrire des règlements mieux adaptés à l'aviation générale et à ses avions? Face aux défis actuels, il est essentiel de soutenir les startups de l'aéronautique qui imaginent la mobilité de demain. En collaborant avec ces innovateurs, l'aviation générale peut contribuer à faire émerger des solutions pour l'avenir. En somme, il est temps de repenser la réglementation et de tenir compte des spécificités de l'aviation générale afin de favoriser son développement et sa contribution durable à la mobilité aérienne.



Ghislaine Barrère,
présidente du GIPAG France

L'ÉVÉNEMENT

Les datas peuvent nous aider



Depuis des années maintenant, la collecte de données est un outil précieux d'aide à la décision après l'analyse de comportements ou de l'usage de matériaux. En aviation commerciale, les compagnies ont, depuis longtemps, compris tout le bénéfice de collecter des informations pour décider. Bon nombre de professionnels utilisent cette méthode pour gérer leur maintenance, mais également pour conserver un haut niveau de sécurité au sein de leur exploitation. En aviation générale, cette pratique reste confidentielle. Manifestement, les pilotes sont très réfractaires à l'utilisation de ces collectes, la crainte est toujours la même : être « pisté » et ses comportements analysés. Ils n'aiment pas que l'on scrute comment ils volent et surtout s'ils respectent l'utilisation de la machine. Ou pas.

Au sein du GIPAG France, laero, dirigée par Gérard Ducoin et François Vignon, a mis au point l'APIBOX, une sorte de boîte noire orange qui collecte de très nombreuses données sur les vols. Créée en 2000, elle compte aujourd'hui plus de 1000 clients équipés, dont une grande partie de mili-

itaires et des écoles de voilures tournantes. Le premier bénéfice est d'avoir des informations techniques et exploitables précises à chaque vol au travers d'une série de capteurs installés sous le capot moteur et à divers endroits stratégiques. Cette collecte permet d'avoir d'abord une image fidèle de l'état technique de l'appareil qui peut aisément compléter les documents que détient l'atelier.

Le plus grand avantage est bien d'adapter les programmes d'entretien en fonction de l'utilisation de l'appareil. « Entre un DR 400 qui fait de l'école et un autre qui voyage, le train travaille beaucoup plus dans le premier cas, il est inutile et coûteux de leur appliquer le même entretien. La data permet de faire la différence, si le train est en bon état, on ne le change pas. Les programmes d'entretien doivent évoluer vers une maintenance adaptative. Même exemple pour les freins, en cas de faible utilisation, pas la peine de les changer, on gagne en budget et en temps d'immobilisation de l'avion. Prenons mon cas personnel, j'ai constaté des pertes de pression d'huile

SOMMAIRE



P.1 Les datas peuvent nous sauver

P.2/3 Portrait : AirServices

P.4 Pas d'avancées sur les ATO

P.6 Réponse à l'arrêté ULM

P.8 Portrait : Julie Hurié de Troyes Aviation

fugace en vol sur l'un de mes avions de voltige, je l'ai arrêté très vite. Si j'avais suivi le phasage du programme d'entretien ; cela m'aurait coûté beaucoup plus cher. Avant cela, j'avais constaté, lors d'une séance de location, 56 surrégimes ; j'avais une idée très précise de l'utilisation de mon avion... Les datas permettent de cibler l'entretien nécessaire. OSAC est favorable à cette collecte de données, ils peuvent avoir une image plus précise de l'état du parc français», explique Gérard Ducoin. Les datas ont bien d'autres avantages. Elles sont une preuve d'entretien pour un propriétaire qui vend sa machine. Elles peuvent justifier aisément les changements du programme d'entretien. Bon nombre d'ateliers ne savent parfois pas toujours

le nombre d'heures de vol d'un avion. De plus, les mécaniciens peuvent plus facilement trouver une origine à un événement/incident, de manière plus précise parfois que les pilotes. Aujourd'hui, laero équipe des compagnies comme Chalair, des flottes militaires, notamment les TBM de l'armée de l'Air, et même les hélicoptères à pistons qui font du transport public. Dans ce cas, c'est même une obligation. Malgré cela, la collecte a encore du mal à être acceptée. Françoise Horiot a vu rapidement le bénéfice que l'on pouvait tirer en matière de programme d'entretien, comme ce qui se fait aux USA où le pragmatisme est la règle. « Les datas peuvent donner une image précise de la vie de l'avion et de ses sous-ensembles et surtout de ce que l'on

peut modifier dans les programmes d'entretien. Cette approche doit nous permettre de faire face à cette pénurie de mécaniciens pour laquelle nous n'avons aucun soutien de l'autorité et un mutisme total des fonctionnaires de l'EASA, totalement hors sol concernant la vie de la petite aviation. De même, changer la façon dont on compte les heures nous permettrait de gagner de la souplesse dans la maintenance. Là encore, on se heurte à une population de fonctionnaires pratiquant l'entre-soi sans porter le moindre regard sur notre écosystème qui meurt à petit feu. C'est bien le paradoxe de cette organisation : nos compagnies ont besoin de pilotes, il n'y aura bientôt plus d'avions pour les former», vitupère l'ex-présidente.

PORTRAIT D'ENTREPRISE

AirServices, l'autre atelier d'hélices en France

Au départ, il y avait André Bansard, vieux compagnon de route de France Aviation. Il s'est mis à son compte un temps avant de céder Air Services à Ludovic Sablé, tout aussi motivé et passionné que lui.

Ils sont deux en France et, d'ailleurs, ils sont également membres du GIPAG France. AirServices est le second atelier de maintenance dans l'hexagone, spécialisé dans l'entretien et la réfection des hélices. Le premier n'est autre que Technic Aviation. Cette position de duopole induit une activité florissante pour l'entreprise dirigée par Ludovic Sablé, depuis mars 2021. En effet, le jeune patron n'a pas eu besoin de lancer de grandes campagnes de communication, le bouche-à-oreille fonctionne parfaitement. Tous les mois, il accueille de nouveaux clients au sein de son entreprise implantée dans la Mayenne. Ludovic a repris l'activité d'André Bansard, aujourd'hui à la retraite, mais qui a été une figure de France Aviation, implantée durant des années sur l'aéroport

de Toussus-le-Noble. L'activité d'AirServices est essentiellement centrée sur le secteur de l'aviation légère et travaille dans le cadre réglementaire d'un PART CAO, maintenance et gestion de navigabilité pour des aéronefs non complexe. Cet agrément correspond à des tailles d'atelier modestes.

Ludovic estime que son activité est tournée à 85 % vers les professionnels dont 50 % pour les autres ateliers de maintenance et 30 % pour les clubs et cela pour une couverture nationale. Le reste du chiffre d'affaires est réalisé avec les particuliers. Elle traite environ entre 200 et 300 hélices par an, ce qui est un chiffre conséquent, compte tenu de la taille d'AirServices. Ludovic emploie, en effet, trois salariés (dont lui) et un apprenti. La part la plus importante de



Flying starts from the ground!

BERINGER

WHEELS - BRAKES - LANDING GEAR

www.beringer-aero.com

AeroTéc

son activité concerne les hélices, mais Ludovic effectue également du contrôle non destructif (CND) et au courant de Foucault, ce de façon itinérante à la manière d'André Bansard... Il contrôle également des bâtis, des trains d'atterrissage et toutes autres pièces soumises à CND. La prise en charge est complète, du décapage à la peinture finale.

Activité devenue industrielle

Ce qui est une petite activité au moment de sa création est en passe de devenir une société industrielle. Le rythme de croissance va, d'ores et déjà, imposer la construction d'un nouveau bâtiment : « *Cela permettra de gagner en confort et en pénibilité, mais également de pouvoir étendre le champ de nos compétences puisque nous envisageons de passer un cran au-dessus, à savoir le règlement Part 145. Cela va nous ouvrir d'autres perspectives en termes de clients, voire internationaliser notre activité. Nous pourrions être un établissement de secours si des confrères sont submergés par le travail* », explique Ludovic Sablé. On ne pense pas spontanément à Technic Aviation, mais deux ateliers au lieu d'un en France, c'est quand même mieux pour l'écosystème. Ludovic est conscient que la marche est haute, mais il y a une vraie motivation chez ce passionné d'aéronautique. Et pour cette transition, il sera

aidé par un consultant qui intervient auprès de lui depuis la reprise, un ancien inspecteur de OSAC, rompu aux méthodes et aux procédures qualités, c'est un peu lui qui pousse l'entreprise à prendre de la consistance. Il faudra attendre quelques mois. Autrefois, dans un passé pas si lointain, Ludovic Sablé travaillait à la Poste, 25 années à être technicien de maintenance, mais en parallèle, il était aussi passionné par tout ce qui vole et plus particulièrement le planeur. Il était aussi un bricoleur compulsif... Au fil des années, il est devenu pilote, instructeur planeur et ULM, mettant à la main à la pâte à chaque fois que son devoir le lui commandait. Mais à 48 ans, il connaît une baisse d'intérêt professionnel. Il avait déjà fréquenté André Bansard en club et quand il apprend qu'André souhaite partir et vendre, un de ses amis lui lance : « *cette affaire, elle est pour toi* ». L'ancien dirigeant va accompagner Ludovic durant plus d'un an, ne pouvant difficilement couper les ponts avec le milieu, les clients, les hélices...

Formé par la loi du grand-père

Pour sa nouvelle activité, Ludovic a commencé par se former, notamment en passant une licence PART 66, il y est parvenu au titre de la loi du grand-père, secondé par M. Bansard, un sacré tuteur puis il a enchaîné les

qualifications « courant de Foucault, ressuage et magnétoscopie en niveau 2 » au sein de plusieurs grandes compagnies. Tout cela était « d'un bon niveau technique ». ... André Bansard lâche le tutorat fin décembre 2023, Ludovic est prêt. Entre-temps, il a pu déjà se frotter aux inspections d'OSAC et la rigueur de son représentant Gilles Lecuyer. Ludovic ne cache pas que son premier contact n'a pas été simple, tant les exigences étaient importantes. Il a pu se faire aider par Alain Delacour, ex-inspecteur qui a créé une entreprise de conseil.

Avec ce soutien, au fil du temps, un climat de confiance s'est installé ; juste suivre les conseils de son inspecteur. André Bansard est aujourd'hui très satisfait que son entreprise soit dans les mains d'un passionné comme lui. Ludovic a gardé Nicolas, le salarié qui travaille avec lui et en a embauché un second. Il forme également un apprenti... Ludovic est également membre du GIPAG France, comme l'a été, jadis, son prédécesseur. « *Il faut y être, car on peut avoir l'écoute des administrations avec la force d'un groupement, on se trouve avec d'autres professionnels qui partagent les mêmes problématiques. Et puis, il y a une veille utile à tous, à la fois au travers des membres du GIPAG France, mais également grâce à la FNAM. Parfois, on y rencontre des clients aussi* », confirme Ludovic.

En bref

Voler à l'éthanol grâce à l'entreprise NEOFUEL

Et si on avait trouvé la solution d'avenir (simple, intelligente et finalement peu onéreuse) pour permettre à l'aviation générale de voler en réduisant sensiblement les émissions de CO2 ? Cette solution est déjà largement répandue pour l'automobile, c'est, c'est... l'éthanol. L'année prochaine, l'AvGas risque de ne plus être qu'un souvenir. Tout au plus, les essenciers tenteront de faire durer les choses un peu plus longtemps, mais cela ne prendra pas des décennies. Aux USA, cela s'arrêtera vers 2030. Il sera toujours possible d'importer de l'essence, mais il n'est pas sûr que celle-ci respecte la réglementation européenne REACH. Gilles Rosenberger (ex-Socata, ex-Airbus, etc.) vient de créer NEOFUEL pour apporter une réponse à la disparition de l'AvGas. Il développe des kits d'adaptation de nos moteurs Lycoming-Continental-Rotax pour leur permettre de brûler les carburants routiers, des kits qui ont, bien sûr, vocation à être certifiés. Il s'agit d'avionner les systèmes d'injection et d'allumage électronique qui sont apparus sur les voitures depuis les années soixante, en intégrant le traitement des questions de cartographie (voler haut et froid), de compatibilité chimique (circuit carburant, soupapes...) et de l'hydrophilie du E85. L'idée est bien que les exploitants et les pilotes aient le choix des carburants routiers, et c'est probablement le SuperEthanol E85 qui sera choisi. Une vraie réponse à la décarbonation de notre aviation légère. Premiers STC prévus pour 2027/2028.

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

Peu d'avancée sur le dossier des ATO avec la DGAC

La DGAC persiste et signe. Elle n'ira pas plus loin que son agrément technique pour contrôler les écoles de pilotages, un agrément qui n'a pas empêché les faillies de PFT et AirWays Collège.

La déception se lit sur les visages. À l'occasion de l'assemblée générale du GIPAG France qui s'est tenue le 27 mars 2024, le dialogue entre notre groupement et la DSAC sur le sujet des ATO ressemble bien à un dialogue de sourds. Il est d'ailleurs assez symptomatique sur d'autres sujets, notamment celui du travail aérien des ULM, de constater la même situation de blocage. Face aux faillites retentissantes de ces dernières années de quelques écoles de pilotage, l'administration reste sur la même posture, sans s'apercevoir que son approbation technique (au travers d'un agrément ATO) ne suffit pas à préserver les éventuels candidats au métier de pilote de ligne de malversations possibles par des dirigeants peu scrupuleux.

Contre vent et marée, elle tient un discours identique : elle ne détient pas les ressources nécessaires. Une réponse un peu courte des fonctionnaires face à ceux qui, faute d'avoir été alertés assez tôt, ont perdu plusieurs dizaines de milliers d'euros. Lors de notre assemblée générale, les paroles des responsables de la DGAC envoyés en service commandé ont donné un moment l'impression que le message était passé auprès de l'administration.

Leur argumentaire portait sur trois objectifs : éviter aux futurs stagiaires de se faire piéger par les publicités alléchantes, identifier les dysfonctionnements le plus tôt possible et ne pas laisser le discrédit toucher la profession qui, dans la très grande majorité des cas, remplit sa mission de formation avec éthique. L'enfer est pavé de bonnes intentions, mais l'assistance a écouté, peu convaincue, de celles de l'administration. Cette dernière a surtout rappelé qu'elle n'avait pas la vocation à garantir la pérennité commerciale d'un organisme de formation et qu'elle n'avait pas les ressources

au plan administratif pour aller plus loin qu'un simple agrément technique. Et elle a assuré respecter les règlements de l'Air crew. Des arguments déjà exposés et auxquels personne ne veut croire.

Mais que propose notre administration ? Rien de son initiative. Elle se propose d'améliorer la communication concernant les écoles et, pour cela, elle va s'appuyer sur les démarches du GIPAG France. Notre groupement va s'efforcer, au travers de sa charte, d'identifier les ATO, membres du GIPAG France, qui appliquent des pratiques éthiques. L'administration se propose de rendre publique cette démarche sur le site du ministère. Ainsi, la responsabilité de la qualité de l'information collectée au travers de la charte incombe donc au GIPAG France, pas à l'administration. Cela n'est pas normal.

Concernant le rôle de surveillance, l'administration minimise ses moyens d'action considérant qu'elle répond déjà à ses obligations et qu'il n'est pas de son ressort de faire des audits financiers. On a bien senti M. Rouzet un peu gêné aux entournures expliquant « *qu'il allait voir jusqu'où il pouvait aller dans la limite où l'on peut aller* » ; il a aussi expliqué que la DGAC respecte la législation du travail sans vouloir être le bras armé de l'inspection du travail. Autre piste proposée : faire la publicité du label ATO que devrait proposer notre groupement... Quant à trouver des médiateurs entre les écoles et les stagiaires lésés, c'est également une proposition de notre charte...

On a le sentiment que les personnalités de l'administration présentes semblent avoir bien entendu et, surtout compris, les attentes des ATO et, derrière, celle des stagiaires potentiels. Mais c'est au sein de la hiérarchie que les freins sont les plus forts. L'agrément technique



n'est plus suffisant au regard des escroqueries de ces dernières années. Il faut autre chose de plus puissant, de plus contraignant pour les écoles afin de protéger des administrés stagiaires qui pensent, à tort, que l'agrément ATO de la DGAC est suffisant. La position de l'administration est d'autant plus indéfendable que la réglementation européenne exige précisément que les autorités nationales doivent mettre tous les moyens possibles pour s'assurer d'un bon contrôle de l'organisme de formation avant de délivrer un agrément. Aujourd'hui, notre groupement a vocation à aider les futurs stagiaires, mais notre rôle n'est pas de « fliquer » les écoles afin de savoir si elles sont dans les clous. Il existe d'autres secteurs pour lesquels l'administration fait preuve d'une rigueur exemplaire : celui des licences d'exploitation des compagnies aériennes. Dans ce cas précis, les services financiers de l'administration savent trouver les ressources pour imposer un cadre et une direction aux exploitants.

Un espoir du côté de l'EASA

« L'intervention de Florian Guillermet, directeur exécutif de l'EASA, m'a apporté une lueur d'espoir lors du congrès de la FNAM le jeudi 23 mai. Il nous a clairement indiqué qu'il demandait une pause de toute nouvelle réglementation. Je pense qu'il est grand temps de mettre un terme à cette prolifération excessive des textes réglementaires. La sécurité est un axe prioritaire auquel Florian Guillermet est très attaché, comme il l'a évoqué publiquement. Cette sécurité des vols est l'affaire de tous dans le monde de l'aéronautique : aviateurs, contrôleurs du ciel, pilotes, sans oublier les techniciens aéronautiques qui sont à la manœuvre pour faire voler les avions. Il devient donc urgent d'apporter une solution concrète au problème de la formation des techniciens de la maintenance dont la durée est incompatible avec les besoins de notre profession : un pilote est formé en 2 ans quand un technicien l'est entre 3 à 5 ans minimum. De plus, un grand nombre d'entre eux seront prochainement atteints par la limite d'âge,

et, parmi eux, ceux qui détiennent les qualifications de type les plus difficiles à obtenir. Leur remplacement devrait être assuré par les techniciens ayant en moyenne 30 à 40 ans qui devront avoir acquis le ST Graal pour "releaser" les avions nécessitant une QT. Cette dernière a bien souvent été accordée à leurs aînés par la loi du "grand-père". Commence alors pour eux un long parcours : formation en PART 147, plus Job Training, un parcours coûteux pour nos entreprises. La sécurité des vols passe par une solide connaissance, tant théorique que pratique, des particularités des avions que ces techniciens doivent entretenir. Mais leurs prédécesseurs, avec des parcours plus simples, ont fait voler, pendant ces dernières décennies, ces appareils sans avoir mis, à mon sens, la vie de leurs utilisateurs en danger ! Réfléchissons donc encore ensemble à mettre en place les passerelles les plus pragmatiques pour permettre à nos nouvelles générations de techniciens de continuer de faire voler ces avions de notre aviation générale. C'est



notamment le cheval de bataille du Comité stratégique du GIPAG France. Florian Guillermet nous a redonné un peu d'espoir», s'enthousiasme Françoise Horiot.

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

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**



Réponse à l'arrêté ULM...

Après des années d'argumentation, de réunions, et, sous l'impulsion du BEA, l'administration a proposé un arrêté ULM.



Le GIPAG France salue enfin le souhait de la DGAC d'encadrer l'exploitation des ULM, en travail aérien. Toutefois, les propositions contenues au sein de l'arrêté concernant cet encadrement sont très loin d'offrir toutes les garanties en matière de sécurité des vols, notamment pour les tiers survolés et les passagers. Elles ne créent aucune situation d'équilibre entre les activités de travail aérien, côté aviation certifiée et non certifiée. De ce fait, il n'y a aucune solution possible concernant la concurrence déloyale qu'il existe entre les deux activités. Rappelons une donnée importante : le projet d'arrêté a été initié par une demande du BEA qui suggérait plusieurs mesures. La première est d'instaurer des règles visant à se rapprocher des exigences du SPO. Le BEA demande également des exigences médicales applicables aux pilotes réalisant des activités impliquant des tiers ; il sollicite la mise en place d'un moyen d'évaluation du niveau de sécurité par une société cliente, notamment lorsqu'elle n'est pas spécialisée en aéronautique. Il requiert également l'emport d'une balise de détresse pour les vols commerciaux en ULM...

Exigence médicale

À propos de la première exigence du BEA, celle pour l'activité de se rapprocher du SPO, le GIPAG France demande que les exigences médicales soient renforcées et aillent au-delà du simple certificat de non contre-indication de la pratique ULM. L'ULM dépend en partie du code des Sports, à ce titre, « la pratique d'une activité sportive impose des exigences médicales renforcées si elle s'effectue dans des conditions particulières », ce qui est précisément le cas en l'air, compte tenu des conditions potentiellement stressantes d'un vol. Le GIPAG France demande de reprendre les conditions de l'arrêté du 2 décembre 1988 relatif à l'aptitude physique et mentale du personnel navigant technique de l'aviation civile. Autre exigence forte du Groupement : la possession d'un titre

professionnel. Celui-ci est censé garantir aux tiers emportés et survolés un haut niveau de compétence induisant un haut niveau de sécurité des vols. Ce diplôme professionnel est, par exemple, exigé pour l'exercice d'une activité comme moniteur. Idéalement, la DGAC pourrait donc créer un diplôme professionnel de pilote d'ULM. Concernant les organisations et, notamment, les sociétés de travail aérien qui exploitent des ULM, le GIPAG France demande, à l'image des exigences du SPO, que ces sociétés soient soumises à une surveillance par l'autorité, avec une définition précise des tâches et responsabilités de chaque personne présente dans l'organigramme de l'entreprise. Or en l'état, le projet d'arrêté n'impose aucune diffusion de la documentation à l'autorité, tout est déclaratif. Étonnamment, dans le précédent arrêté, le manuel d'activité particulière (MAP) devait être déposé auprès de l'autorité et les dirigeants devaient informer le maintien ou la cessation de l'activité. Aujourd'hui, cette carence de contrôle d'une activité inquiète les dirigeants du GIPAG France et n'est pas de nature à garantir là-encore la sécurité des vols.

Pas d'info sur les temps de repos

De plus, les limitations de temps de service, les temps de vols et temps de repos des pilotes impliqués dans une exploitation commerciale sont totalement absents de l'arrêté, ce qui également nuit gravement à la sécurité des missions. Les notions de temps de service devraient être intégrées à l'arrêté. Il existe un argument majeur que souhaite avancer le GIPAG France : les matériels et notamment les ULM doivent être surveillés et entretenus au sein d'organismes de maintenance et leur navigabilité assurée par la société de travail aérien.

Selon les membres du GIPAG France, ils doivent faire l'objet d'une déclaration et d'un suivi périodique (typologie, réalisations, actions correctives, suivi de navigabilité, etc.) de la part de l'administration. Rappelons, en effet, que les accidents liés à des défauts de maintenance représentent une part non négligeable (10 à 15 %) des causes d'accidents d'ULM. Aujourd'hui, il n'existe aucune activité de maintenance déclarée. De même, il faudrait connaître l'organigramme du maintenancier et son niveau de compétences, notamment au travers de son carnet de tâches. Cette absence de surveillance est totalement incompatible avec les exigences du BEA sur la question, et plus particulièrement celle de se rapprocher du fonctionnement des SPO.

VUE DU CIEL

A côté...

Les opposants à notre position sont sans arguments valables.



La position de notre groupement est, on pouvait s'en douter, largement contestée par les tenants du travail aérien en ULM. Nous n'avons pas vocation à entrer dans des polémiques stériles notamment basées sur des arguments qui n'ont aucun lien avec notre sujet, voire qui ne reflètent pas la réalité. Seuls, nous accompagnons les faits. Sur la sécurité des vols qui est l'argument qui nous préoccupe le plus sérieusement, on ne peut nier l'accidentologie particulière des ULM en travail aérien. La comparaison avec les avions certifiés n'est pas en faveur de l'ultraléger. Sur les 25 dernières années, le BEA a enquêté sur les accidents d'avion et seulement 17 ans sur les accidents ULM. Entre 2007 et 2015, des enquêtes du BEA sur l'ULM ont été menées, sans toutefois être obligatoires, cela produit un biais de résultat.

Aussi, sur la période 2015 – 2024, les accidents mortels recensés par le BEA, pour les exploitants français sont, en photos : aucun accident en aviation certifiée et un accident mortel en ULM. En voyage et autres vols d'essai (ou vol de contrôle) : on compte un accident mortel en aviation certifiée et six accidents mortels en ULM. Pour les vols touristiques commerciaux, vol à sensations, et autres vols découverte, il y a eu cinq accidents mortels en certifié et six accidents mortels en ULM. Concernant le remorquage planeur, les chiffres ne montrent aucun accident mortel en certifié, mais trois accidents mortels en ULM. Enfin en instruction, (examen pratique, contrôle de compétence, etc.), il y a eu neuf accidents mortels en certifié contre treize accidents mortels en ULM. CQFD. Concernant l'autre argument souvent opposé à l'aviation certifiée, l'empreinte environnementale, les ULM utilisés pour les vols photos ont des consommations spécifiques supérieures à celles des avions utilisés pour les mêmes missions. Une des grandes différences tient au fait que les avions certifiés emportent plus de carburant pour aller plus loin quand les ULM sont obligés de refueleur et donc de générer des nuisances inutiles.

Intégrez une **formation** chez **Mermoz Academy** et
envolez-vous vers votre **carrière** professionnelle

DEVENEZ PILOTE DE LIGNE




MERMUZ ACADEMY
SINCE 1957

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 réglementaires : 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

Congrès 2024 : septembre 2024 chez
JG Aviation à Gray
France Air Expo : du 6 au 8 juin 2024



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 juin 2024 chez MAILEDIT, 172 rue de Charonne, 75011 Paris.

Julie Hurié, RQ chez Troyes Aviation

C'est une pièce maitresse de l'entreprise. Elle a un œil sur tout, plus particulièrement sur les process industriels, mais surtout sur l'application de la réglementation au sein de la société. Julie Hurié est responsable qualité au sein de Troyes Aviation, un poste qui correspond parfaitement à son ADN personnel. Il faut dire que sa formation est celle d'une ingénieure généraliste qui a pris « goût à la qualité, comme elle dit, au fil de son parcours de formation. Celui-ci a commencé à l'école des mines d'Albi. Après quelques expériences dans la qualité au travers de divers stages (agroalimentaire, process industriels...), c'est chez un sous-traitant d'Airbus qu'elle noue son premier contact avec l'aéronautique. Elle travaille sur les calculateurs chez Hispano Suiza, cette expérience la poussera à chercher ailleurs, dans d'autres secteurs, mais dans le domaine de la qualité toujours. En 2013, elle répond à une petite annonce de Pôle emploi, Troyes Aviation cherche son responsable qualité... Une société prestataire avait déjà bien structuré la qualité chez Troyes Aviation ce qui va grandement l'aider pour appréhender ce secteur. Elle commence par s'approprier les contours de notre aviation, soit plusieurs mois de travail pour saisir la complexité de trois règlements majeurs : la Part M, la Part 145 et le règlement US puisque

Troyes Aviation entretient les avions en N. La première grande tâche de Julie a été de faire profiter les salariés de sa veille réglementaire, notamment avec la rédaction d'un bulletin d'information bimestriel sur les textes et l'entreprise. Cette veille réglementaire embrasse tous les secteurs de l'entreprise : technique, règlement

et facteur humain. Françoise Horiot ne tarit pas d'éloges sur elle : « Elle sait analyser en profondeur un texte réglementaire en se posant les bonnes questions et en réalisant une synthèse pertinente, je travaille en étroite collaboration avec elle. Elle surveille tous les process et tout le monde vient la voir quand il y a un doute sur une procédure ou une pièce à monter. C'est un pilier de l'entreprise. Elle nous permet d'assurer à nos clients la conformité réglementaire



attendue ». Depuis quelques mois, et notamment l'intégration de Troyes Aviation au sein du groupe JGH (comprenant également la société JGA), elle travaille sur la mise en place d'un nouveau logiciel permettant pour les mécaniciens de passer du papier à la tablette numérique. Elle travaille depuis des années, en étroite collaboration avec le RQ de JGA, notamment dans le cadre d'audits croisés... L'avenir pour Julie ? Certainement... Troyes Aviation où elle se plaît beaucoup.

En bref

Troyes aviation pour Piper

Lors du salon AERO d'avril, Piper Aircraft, Inc. et le revendeur agréé Piper, Flying Smart Aero, ont annoncé la nomination de Troyes Aviation en tant que centre de service Piper agréé en France. Troyes Aviation est devenue en 2023 une filiale à 100 % de JGH SAS et la Société sœur de JG AVIATION, centre de service agréé Pilatus pour la France. « Grâce à son emplacement idéal et à son expertise, cela facilitera la maintenance de la flotte française de Piper, depuis l'Archer jusqu'au nouveau M700 FURY », précise souriant David Fabry, concessionnaire principal chez Flying Smart.

Tout à votre portée

Pour en savoir plus:
cirrus.link/gipag

CIRRUS

©Copyright 2024 Cirrus Design Corporation. All Rights Reserved.