

BERARD Gilbert

Ingénieur navigant d'essais EPNER 1969

30 ans d'essais en vol au Centre d'Essais en Vol (DGA)

Détaché auprès de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) pour les agréments essais en vol des industriels.

Directeur adjoint de l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception)

Pilote privé

Membre du conseil d'administration de l'Association des Anciens Elèves de l'EPNER

Retraité

## Je choisis l'option 1

Expérience

Certification AIRBUS A300, A300B, A300B2

Recherche de procédures ou de manœuvres pour la réglementation TSS

Recherche et mises au point des lois de commandes de vols électriques, mini manches...

Développement et mise au point d'un avion à stabilité variable à CDVE

Qualification des Mirages 2000

Mise aux normes civiles et certification d'un C160 Transall (pour le transport du courrier)

Requalification d'un DC8, avion profondément modifié par adjonction de formes extérieures (nacelles, soutes...), essais flutter, performances et qualités de vol.

Etude en simulation de figurations sur HUD (Présentation de nouveaux paramètres de conduite, études ergonomiques), mise en œuvre sur avion.

Enquêteur d'accidents pour les aéronefs d'Etat

A la lecture des documents EASA en ma possession, j'ai constaté qu'il y a amalgame entre profession et métier. Une profession peut recouvrir plusieurs métiers, le transport, le travail aérien, les essais en vol sont des métiers différents à l'intérieur d'une même profession. A partir d'une base commune, chacun de ces métiers demande d'avoir une connaissance, une expérience, un savoir-faire, une maîtrise de l'état de l'Art.

D'autre part le fait que la commission chargée de l'affaire n'ait pas intégré dès le départ qu'en vol, **l'ingénieur navigant d'essais est le directeur de l'essai** et que pour les besoins de l'essai **il est amené à agir directement ou indirectement sur tous les équipements ou systèmes de l'appareil**, montre une certaine méconnaissance du métier des essais en vol.

**Le métier des essais en vol, est un métier exigeant qui se pratique en équipe et demande beaucoup de rigueur**

Lors de mon passage à la direction de l'EPNER, j'ai pu constater que les candidats présentés par les industriels ou les organismes d'états, quelle que soit leur spécialité, ne sont pas tous aptes, de par leur comportement en vol à exercer ce métier. Il me semble donc essentiel qu'au niveau de la sécurité et de la fiabilité, que ce tri puisse se faire au sein de structures compétentes, et que la formation reçue soit sanctionnée par un diplôme et reconnue au sein de la profession des essais en vol.

Au niveau de l'individu, disposer d'un tel diplôme qui est acquis à vie est particulièrement gratifiant.

A l'origine **un pilote, un ingénieur ou un mécanicien ont des cultures différentes**, les expériences vécues ne sont pas perçues de la même manière. Un des **buts de la formation aux essais en vol est de les faire travailler ensemble** avec un langage et une démarche intellectuelle commune, pour partager leurs compétences, instituer un climat de confiance et de cohésion lors des vols en équipages, et enfin apprendre à ne jamais laisser une question sans réponse, et que la vérité n'appartient à personne.

Un équipage d'essais doit pouvoir s'exprimer librement en bien ou en mal. **Posséder une licence est un privilège qui garantit votre indépendance vis-à-vis des employeurs, et la liberté de circulation.**

Par ailleurs, les équipages d'essais sont amenés à travailler hors des frontières de l'Europe, en particulier lors des campagnes climatiques ou d'altitude... Dans ce cas, on vol dans des conditions particulières dans le domaine de l'aviation générale !

En cas d'accident, les autorités et la justice du pays concerné s'intéresseront à la composition de l'équipage, répondre au critère de l'OACI serait un avantage. il serait donc normal que conformément aux normes de l'OACI en matière de qualification des équipages, que les membres d'équipage d'essais aient une licence pour exercer leur métier de navigant.

En contre partie cela demande aux équipages de maintenir leurs compétences et de répondre aux critères médicaux définis et appliqués au travers de structures compétentes.

**Diplôme et licence tendent à harmoniser les formations, à standardiser les exigences techniques et médicales, toute chose qui va dans le sens de l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité.**

Au plan social, il ne faut pas négliger certains aspects matériels et humains liés à une licence : droit du travail et à la libre circulation, accéder aux caisses de retraite des navigants, **accéder aux assurances et en particulier aux assurances de perte de licence...**

Sur le plan économique, la plupart des Etats qui possèdent une armée de l'air ou des compagnies aériennes, doivent déjà disposer de structures permettant de gérer les personnels navigants. Le surcoût relèverait plus de l'adaptation des moyens existants que d'autre chose. Même chose pour l'EASA.

Les coûts les plus importants seront ceux de la formation qui existe dans les 2 options, reste à connaître le contenu de la formation dans l'option 0?

L'aéronautique évolue très vite avec des technologies de plus en plus complexes, les essais en vol deviennent par nécessité un travail d'équipes qualifiées avec des statuts reconnus indiscutables. Il ne faudrait pas que pour de mauvaises raisons nationales ou économiques, arriver à un nivellement par le bas, toute l'aéronautique serait perdante.

L'Italie et la France sont au niveau européen et international des acteurs majeurs en matière de conceptions et développements. Leurs expériences les ont conduits depuis des décennies à adopter pour leurs équipages d'essais une réglementation qui repose à la fois sur une formation diplômante et à la délivrance d'une licence.

Si ces pays ont choisi cette solution ce n'est pas par hasard, c'est qu'elle permet **d'éviter toutes ambiguïtés sur qui fait quoi dans les essais en vol**, ce qui n'est pas le cas de la vision anglo-saxonne qui entretient un certain flou. Chose incompatible avec la rigueur du métier.

Ceci dit, ce document est orienté essentiellement certification, mais comment seront considérés les équipages qui feront des vols d'essais pour la recherche et le développement, pour des industriels (banc d'essais volant...) ou pour des organismes étatiques (ONERA, DLR ...). De même, de plus en plus les aéronefs militaires vont demander à être certifiés (A400 M) comment seront traités les équipages non industriels chargés de l'opération.

IL ne faudrait pas que cette **nouvelle réglementation soit discriminatoire** en excluant certains aspects du métier.