



Air Espace : le nouveau FTO suisse

À peine constituée l'école Air Espace s'est déjà constituée un vaste réseau de clients et de partenaires. Résultat : son activité déborde maintenant du cadre strict de la formation des pilotes ; elle forme des instructeurs et se prépare à opérer le recrutement pour les compagnies.

PAR JM BOSSUET
PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR

Alexis découvre pour la première fois le Cessna 310. Avant cela, il n'avait connu que les Robin à train et à hélice fixes. Oubliées les montures d'aéro-club. Pour l'heure, il fait connaissance à voix haute avec une machine qu'il va faire décoller de l'aéroport international de Genève, en plein salon de l'aviation d'affaires. Le trafic est full, avec plus de vingt minutes d'attente, le temps pour le

futur professionnel de checker et rechecker... Alexis déroule tout haut les différentes listes ; Claude Heiniger, son instructeur, le bombarde de remarques sur l'avion. Mais le jeune pilote paraît sûr de lui et ingurgite. Claude va néanmoins s'occuper des communications, histoire d'alléger la charge de travail. Décollage au point novembre avec un virage par la droite au cap 021, direction Neuchâtel. « *On a vraiment le sentiment d'une grosse machine non trimée ; il est un peu lourd, ça me change du Robin* ». Vingt minutes plus tard, Neuchâtel est en

vue, la piste est en contrebas d'un quartier pavillonnaire. Nous passons au ras des quelques arbres pour attraper le seuil d'une piste longue de 700 mètres... Nous survolons le toit des maisons, les hélices en configuration croisière pour préserver les habitants... Ici, le trafic est nettement plus calme, un Pilatus fait la navette pour jeter dans le ciel les paras de l'équipe nationale à l'entraînement. Alexis vient garer son aéronef juste devant le siège de la toute jeune école Air Espace. C'est là, sur ce terrain tranquille, que le nouvel établisse-

Arsène Gigon (à droite) a conservé le nom d'Air Espace pour son école. Il s'est attaché les compétences de Pierre Burdet et de Claude Heiniger (à gauche), instructeur et responsable qualité de l'école.



Le parc

L'école vole avec trois bimoteurs : un baron 55, un Cessna 310 et un Seneca V. Elle dispose aussi de quatre monomoteurs dont deux Bravo. Très connue en Suisse, cette machine est réputée pour sa solidité, sa stabilité et la finesse de son profil d'aile due au designer Stelio Frati. C'est principalement la monture qu'a choisi Bertrand Picard pour le PPL d'Air Espace. Pour le mûrissement et le perfectionnement, Air Espace possède aussi deux Tiger. Tous ces appareils sont entretenus sur la plate-forme de Neuchâtel par la société Aero Service agréée JAR 145 qui est aussi spécialisée dans l'entretien des avions en N.

Avec Cargair

Richard Laporte de Cargair et Arsène Gigon ont scellé un partenariat pour s'adresser les clients. « Je favorise cette filière car beaucoup de Français sont friands de ces formations. C'est un système proche des JAR. Les titulaires d'un CPL/IR peuvent convertir leur licence en JAR avec 15 heures de vol et 15 heures de simulateur. L'intérêt est d'être titulaire d'une double licence et d'un ATPL théorique. Richard et moi, nous nous envoyons des clients. C'est bien pour ceux qui souhaitent voler et travailler dans un environnement différent et anglophone, cela va dans le sens de la satisfaction du client, nous n'attendons que du bien de ce partenariat » estime Arsène Gigon.

ment suisse a choisi de s'implanter. Arsène Gigon, son directeur, nous accueille avec le sourire : bon voyage ? Bon vol ? En alimentant l'amitié franco-suisse par des politesses d'usage, il garde en même temps un œil sur le refueling du 310, la mission d'Alexis.

Malgré les avatars de l'ex-compagnie nationale, la Confédération helvétique semble être redevenue une terre d'envol pour les compagnies et les pilotes. Le développement rapide d'Air Espace confirme cette tendance. Le nom, lui, est connu : pendant des années, c'était presque une institution qui distribuait en Suisse les avions

Grumman et Marchetti. Arsène Gigon a décidé de reprendre le nom.

Pour cet instructeur indépendant, transfuge d'une autre grande école de ce pays, la création de l'école était devenue une évidence : « C'est notre passion pour l'aviation et pour notre métier qui nous a conduit à ouvrir cette école, certainement pas pour des raisons mercantiles. Nous avons identifié en Suisse romande une demande pour des formations de qualité. Ici, la minorité francophone se tourne vers l'ouest pour se former et, compte tenu du faible nombre de FTO en Suisse, il était économiquement intéressant d'en ouvrir un » explique Arsène Gigon. Une aventure payante puisqu'en quelques mois d'existence, l'école a déjà de nombreux engagements en Suisse, mis en place un large éventail de QT et de cours dont certains s'adressent aux cadres et PNT des compagnies.

Depuis mai 2003, Arsène Gigon et René Schmidlin, l'autre propriétaire, bâtissent cette école à marche forcée. En à peine un an, ils ont fait de cette startup aéro, l'un des deux plus gros établissements helvétiques. Au départ, toute l'énergie a été consacrée à l'agrément de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), la DGAC suisse. Il a fallu rédiger des cours, aménager des installations, investir dans du matériel fiable et, surtout, prouver les capacités de l'école pour obtenir en trois mois l'agrément FTO (Flying training organisation) des JAA. La certification vient d'être reconduite pour trois ans par l'OFAC.

Gisement de compétences

L'équipe pédagogique peut être qualifiée de haut vol : bien introduit dans le milieu depuis des années, Arsène Gigon a su faire venir à lui un staff de pros qui exercent un double métier, celui de pilote, contrôleur, médecin la semaine et celui d'instructeur le week-end. D'anciens collègues ont été attirés par de nouvelles méthodes de travail. Tous apportent une solide expérience du terrain. Le responsable de l'unité de valeur médecine aéronautique et facteurs humains est chirurgien, celui qui se charge de la législation est contrôleur aérien, de l'aérodynamique est ingénieur aéronautique, des cours compagnie est commandant de bord B747 chez Cargolux ; trois des instructeurs IFR sont

examinateurs de l'OFAC, l'un des instructeurs pour les qualifications turbine et biturbine est un des pilotes du groupe Nestlé sur King Air 350... Tous les instructeurs ont des cursus parfaitement adaptés à leur emploi au sein d'Air Espace.

Parmi l'équipe de direction, outre Arsène Gigon, il faut aussi mentionner Pierre Burdet, senior examinateur pour le compte de l'OFAC qui dispose d'un carnet de vol de plusieurs milliers d'heures sur divers avions d'affaires : Learjet, Falcon, Gulfstream ; auquel s'ajoute un doctorat ès vol-tige... Claude Heiniger, mon premier contact avec l'école à Genève, est également instructeur et doté d'une solide culture aéronautique... Il a travaillé dans une ONG africaine comme responsable d'un centre opérationnel de maintenance en vol. Il a enseigné deux ans aux USA, a été responsable qualité et DRH d'une société informatique... L'école s'est appuyée sur son approche méthodologique pour obtenir son agrément JAA. À noter aussi que Claude Heiniger est le responsable qualité d'une compagnie, Dasnair qui exploite des falcon 900, ce qui l'a amené à rédiger le manuel d'exploitation (Manex) ; une compétence de plus pour Air Espace. Même la responsable administrative Florence Daumont est titulaire de son PPL passé dans ces murs. Elle sait donc de quoi elle parle lorsqu'elle renseigne un client potentiel...

En quelques mois seulement, Air Espace s'est attirée des compétences apportant une vraie valeur ajoutée à l'entreprise et à ses élèves. Le centre est capable de former un élève ab initio. Mais la partie PPL est sous-traitée aux aéro-clubs partenaires et l'entreprise Aeroformation de Lausanne au sein duquel Air Espace dispose de salle de cours. Pour le reste, en matière d'enseignement, l'école a choisi de ne dispenser que des formations modulaires, CPL/IR/ATPL théorique/MCC. L'originalité est de les proposer selon un programme annuel, comme à la faculté, publié vers le mois de mai. Les cours ont lieu, pour l'essentiel, le week-end. Pour les élèves, ils sont compatibles avec une activité professionnelle en semaine. Autre intérêt de la formule : cette organisation permet au candidat de se former à son rythme : il choisit le début de son enseignement et, selon sa capacité d'assimilation, sa période d'examen. Ce système éprouvé fonctionne en Suisse allemande.

Bouquet de formations

Le cours de l'ATPL théorique est le plus fréquenté. Il est d'ailleurs fortement conseillé aux quelques élèves inscrits seulement en CPL/IR de suivre le cours complet de l'ATPL, ce qui permet au candidat d'envisager par la suite une qualification multipilote « type rating ». En marge de ce tronc principal, l'école donne aussi des cours spécialisés pour les détenteurs d'une licence ICAO qui veulent la convertir en licence JAR FCL avec un frozen ATPL. Elle dispense également des modules HPA (High performance airplane) pour toutes les personnes non-titulaires de l'ATPL qui veulent passer une qualification turbine nécessitant des connaissances approfondies, notamment en haute altitude et en MTO. Ce module reprend une trentaine d'heures du cours ATPL théorique. Il peut être suivi soit dans le cursus normal à l'année, soit dans le cadre d'un cours spécifique.

Les formations pratiques comportent deux volets ; d'abord, une consolidation des connaissances en navigation et vol de nuit ; ensuite, la formation de vol aux instruments proprement dite. Cette seconde partie comprend des séances de simulation sur FNPT II, du vol en bimoteur (class rating multiengine piston) et une formation aux instruments (instrument rating). En sortie, l'élève possédera une qualification IR, une class rating MEP et l'ATPL théorique ; il sera prêt à une sélection compagnie. Évidemment, il pourra ajouter à son bagage la qualification MCC qui fait l'objet d'un autre module. Celui-ci a été créé pour répondre à une demande ponctuelle de candidats déjà en poste qui ne sont pas issus d'Air Espace. Elle est réalisée sur le FNPT II configuré en Beech 200 pour la partie pratique au sein du FTO de Swiss à Bâle. La partie théorique est, elle, assurée à Lausanne, l'autre base d'Air Espace, selon le canevas 25 heures de théorie et 20 heures de FNPTII.

Parmi les autres formations de l'école, on trouve aussi plusieurs qualifications de type : PC12, King Air 90 et 200, Piper Malibu PA-46. Toutes ces machines appartiennent à des propriétaires privés, mais sont à la disposition de l'école pour ces QT.

En marge de toutes ces formations classiques, Air Espace a su chercher d'autres voies pour valoriser son gise-



ment de connaissances. Ainsi, elle a introduit dans son bouquet la formation d'instructeurs. Longtemps dévolue à l'OFAC, cette formation est également confiée depuis trois ans aux écoles privées. Air Espace s'est donc logiquement positionnée. Le cours théorique a démarré en juin pour la première session. La partie pratique, en français selon les règles JAR, est différée à la fin de l'année, en attente d'un nombre de candidats suffisants. Ce qui semble être une situation compliquée et éclatée est en fait un avantage pour les élèves d'Air Espace : le siège est installé à Neuchâtel et il existe deux autres antennes, l'une à Genève, l'autre à Lausanne. C'est sur cette dernière qu'est installé le FNPT et que sont dispensés les cours théoriques. Il faut donc aller d'une plate-forme à une autre pour aller à ses cours.

Le simulateur est un Fly Elite de fabrication suisse à la configuration Baron 58, un outil pédagogique qui a été passé au crible lors de la certification par l'OFAC. Dans la salle, l'atmosphère est intense : Marc est aux commandes ; aujourd'hui, il s'agit d'une séance d'approche à Sion, un aéroport de catégorie C avec un IGS à la place d'un ILS classique et l'approche se fait à 17 000 ft tant la vallée est encaissée. Après deux ou trois tentatives, Marc finit par attraper l'axe. Ce Fly Elite est naturellement de dernière génération avec, comme sur tous les FNPT II, une bonne restitution au manche des efforts. On le voit bien, Arsène Gigon entend offrir les compétences de son école dans tous les domaines, et même jusqu'au recru-



tement des pilotes pour les compagnies. La toute jeune Flybaboo, compagnie régionale helvétique, qui utilise pour le moment un seul Dash 8, a d'ores et déjà choisi Air Espace comme FTO, la partie théorique étant assurée en Suisse ; la partie pratique, elle, se déroule sur un simulateur Dash 8 en Espagne. Pour cette compagnie, les cours sont de trois types : initial, conversion et refresher recurrent.

Air Espace forme aussi tous les cadres de l'entreprise au travers d'un cours de conversion « change of operator » pour les nouvelles recrues. Ces cours portent sur le CRM, la partie médicale, la lutte incendie, la sûreté, etc. Grâce aux compétences de DRH de Claude Heiniger, l'établissement est en mesure d'assurer un service très complet pour les compagnies, allant du recrutement à la formation, en passant par l'entraînement des personnels, un vrai plus pour cette nouvelle école. ✈

Outil indispensable de l'école : l'entraîneur de vol FNPTII. Ici Emmanuel est en approche du terrain de Sion, un aéroport de catégorie C.

Premier vol bimoteur pour Alexis et décollage de l'aéroport international de Genève en plein salon de l'Espace avec un trafic surbooké...