

Contributing Expert

Flight Operations

Certification and training: two major issues Certification et formation : deux enjeux majeurs

© M. Douhaire - © F.Vergnères
© Collins Aerospace

XAVIER JOUSSAUME
FLYOPS CEO



In spite of the constant development of this sector of activity, the business of air operations today faces two major problems: its recognition by a real certification and the structured training of the future professionals.

While the profession of operations officer remains inseparable from a good control of an operator activities, it is nonetheless the poor relation of the air sector, particularly in the field of recognition with the authorities and other players.

Certification or the establishment of a label is therefore one of the main «fight» to be conducted to regulate the practices of this sector. In the United States, the profession is recognized for a long time by the authorities and a license is required to exercise it.

Europe is lagging behind. However, the EBAA - European Business Aviation Association - and the EASA - European Agency for Security Aerial - have been sensibilized to the problem on many occasions. Resolutely aware that this activity is increasingly outsourced to professional entities, they have been working for three years on developing a certification.

This would be submitted in the IS-BA form - International Standard for Business Aircraft - for the «Flight Support» activity.

Malgré le développement incessant de ce secteur d'activité, le métier des opérations aériennes est aujourd'hui confronté à deux problèmes majeurs : sa reconnaissance du secteur par une véritable certification et la formation structurée des futurs professionnels.

Si la profession d'agent d'opérations demeure indissociable d'une bonne maîtrise des activités d'un opérateur, elle n'en demeure pas moins le parent pauvre de l'aérien, notamment dans le domaine de la reconnaissance auprès des autorités et des autres acteurs de l'aérien. La certification ou la mise en place d'un label est donc l'un des principaux « combat » à mener afin d'entourer pour encadrer les pratiques de ce secteur. Aux États-Unis, le métier est depuis longtemps reconnu par les autorités et doit s'exercer via l'obtention d'une licence.

L'Europe reste à la traîne dans le domaine. Pour autant, attirées à de nombreuses reprises sur le problème, et résolument conscientes que cette activité est de plus en plus externalisée au profit d'entités professionnelles, l'EBAA - European Business Aviation Association - et l'AESA - Agence Européenne de la Sécurité Aérienne - travaillent depuis trois ans sur l'élaboration d'une certification.

Celle-ci serait soumise sous la forme IS-BA - International Standard for Business Aircraft - pour l'activité « Flight Support »

Beyond the standardization and the evolution of the regulations of the «air operations» practices, this IS-BA label, would especially lead to the recognition of the agent of operation profession.

An ab initio training

This recognition, which is essential for the players in the air operations professions, must be used first to develop a real training for the operations officer job. Because, if the activity continues to grow in the sector, the staff professionalization remains a real brake on its sustainable development. Today, the few existing trainings include, at best, both the traffic officer and the operations agent professions. However, given my experience, these are not sufficiently qualifying, too little operational and do not meet the real needs.

(assistance au vol). Au-delà de la standardisation et de l'évolution de la réglementation entourant les pratiques des « opérations aériennes », ce « label » IS-BA, aurait surtout pour intérêt la reconnaissance du métier d'agent d'opération.

Une formation ab initio

Cette reconnaissance, primordiale pour les acteurs des métiers des opérations aériennes, doit servir en premier lieu à l'élaboration d'une véritable formation au métier d'agent d'opération. Car si l'activité ne cesse de croître dans le secteur, la professionnalisation des personnels reste un véritable frein à son développement pérenne. Aujourd'hui, les quelques formations existantes englobent, au mieux, tout autant les métiers d'agent de trafic que ceux d'agents d'opérations.



Because of the difficulties encountered in recruiting, some entities, including FlyOps, have already initiated drafts of a specialized training. Not because of the need to transmit their own references to the profession, but because it is currently impossible to hire real professionals from schools or from dedicated training courses. In fact, these «ab initio» trainings carried out by professionals represent an important human and economic investment. Depending on the profile recruited, with sometimes a lack of basic learning conditions (knowledge of the aviation sector, level of english, etc.), this training usually lasts from six to nine months. After this period, it is acceptable to consider that this internally trained staff is now autonomous on the position he has to occupy. Indeed, because of the often long hours (H24 - 7/7) and night work or during the weekend, autonomy is a quality and an essential asset for this quite unusual job.

Or, au vu de mon expérience, celles-ci ne sont pas assez qualifiantes, trop peu opérationnelles et ne répondent pas aux besoins du terrain. De par les difficultés rencontrées pour le recrutement, quelques entités, dont FlyOps, ont d'ores et déjà initié les ébauches d'une formation spécialisée dans le secteur. Non par simple besoin de transmettre leurs propres références au métier, mais parce qu'il est pour l'heure impossible d'embaucher de véritables « professionnels » issus d'écoles ou de formations dédiées. Dans les faits, ces formations « ab initio » réalisées par les professionnels sont un investissement important, tant humain qu'économique. En fonction du profil recruté, où les prérequis sont parfois absents (connaissance de l'aérien, niveau d'anglais...) cette formation s'étale généralement de six à neuf mois. Passée cette période, il est possible de considérer que ce personnel, formé en interne, est en mesure d'être autonome sur le poste qu'il doit occuper. En effet, en raison des amplitudes horaires souvent longues (H24 - 7/7) et du travail de nuit ou pendant le week-end, l'autonomie est en effet une qualité et un atout indispensable à ce métier un peu hors norme.





Loyalty

Ultimately, the answer can come only from companies specialized in air operations. The urgent answer is to implement a structured training process, including through learning in coordination with air operations companies, to meet the expectations of this sector. This must allow the applicant to choose his sector of activity (traffic or operations officer) in order to bring him to the operational level needed to directly integrate his profession. Once in post, it is also imperative to propose yearly improvement modules, not only for new entrants, but also for all professionals during their activity. It is important to keep these teams. Here again, the company is ambitious because it is linked to a hard job. If the salary must be in adequation with this demanding profession, it remains nevertheless true that the recognition of this sector by all the the business aviation actors is essential to the professionalisation of this particular activity.

Fidélisation

À terme, la réponse ne peut venir que des seules sociétés spécialisées dans le domaine. La réponse urgente est donc de mettre en œuvre une filière de formation structurée, et notamment via l'apprentissage en coordination avec les entreprises présentes sur le secteur, afin de répondre aux attentes de ce secteur. Celle-ci doit permettre au postulant de choisir son secteur d'activité (agent de trafic ou agent d'opération) afin de l'amener à un niveau opérationnel suffisant pour intégrer directement son métier. Une fois en poste, il est également impératif de proposer annuellement des modules de perfectionnement, non seulement à destination des nouveaux entrants, mais également à l'ensemble des professionnels sur leur activité. Reste à fidéliser ces équipes. Là encore, l'entreprise est ambitieuse car elle liée à un métier aux exigences difficiles. Si le salaire se doit d'être à la hauteur des enjeux demandés, il n'en demeure pas moins une fois encore que la reconnaissance de ce secteur par l'ensemble des acteurs de l'aviation d'affaires est indispensable à la professionnalisation de cette activité particulière.



FLYOPS
Worldwide Flight Support

📍 74 Rue Georges Bonnac,
33000 Bordeaux

☎ +33 5 57 85 81 11

✉ operations@flyops.net

🌐 www.flyops.net

