

Europe Airpost automatise l'édition de son manuel d'exploitation avec Adobe FrameMaker

Confrontée à un besoin de mises à jour régulières du manuel d'exploitation de ses avions, la compagnie aérienne française Europe Airpost a mis en place un processus d'édition automatisé de son document, qui lui permet tout à la fois d'assurer une diffusion de l'information de plus grande qualité et de maîtriser ses coûts. Un projet mené en étroite collaboration avec Antéa et rendu possible par l'utilisation d'Adobe® FrameMaker®.

INDUSTRIE

- Aéronautique

ENJEUX

- Automatiser l'édition du manuel d'exploitation des avions pour libérer les ingénieurs des tâches relatives à la mise en page du document ;
- Simplifier l'intégration des amendements ;
- Passer d'une diffusion papier à une diffusion électronique du document ;
- Réduire les coûts l'impact environnemental (développement durable).

SOLUTION

- Utiliser Adobe FrameMaker pour produire le document ;
- Introduire une gestion structurée de l'information pour concevoir une navigation plus intuitive et riche dans le document ;
- Exporter les données au format PDF ;
- Apporter de l'intelligence au document PDF pour faciliter la consultation des informations et simplifier la diffusion du document à chaque mise à jour.

BÉNÉFICES

- **Gain de productivité**
Le temps d'édition du document pour chaque amendement est passé de 3 jours à 1 demi-journée. Les équipes peuvent se concentrer sur les modifications de contenu plutôt que sur leur mise en page.
- **Facilité de diffusion**
La diffusion au format PDF facilite la consultation des mises à jour par les pilotes et leur permet d'être certain d'utiliser la dernière version du manuel d'exploitation.
- **Économie de coût**
La diffusion au format électronique PDF permet à Europe Airpost de réduire ses coûts d'impression.

LOGICIELS UTILISÉS

- Adobe® FrameMaker®

EN PARTENARIAT AVEC

Antéa - www.antea.fr



Comment simplifier la mise à jour d'un document lorsque celui-ci se compose de 6 000 pages, doit faire l'objet de révisions strictes et être distribué à 200 pilotes ? C'est la problématique identifiée par Europe Airpost. Digne héritière de l'Aéropostale, cette compagnie aérienne assure à la fois le transport du courrier postal et une activité passagers vers les principales destinations touristiques européennes et du contour méditerranéen. Elle dispose pour assurer ses vols d'une flotte de Boeing 737-300 et de Boeing 737-700. Une compagnie aérienne a l'obligation légale de tenir à jour et à disposition du personnel une documentation d'exploitation de ses avions qui va rassembler l'ensemble des procédures de sécurité. Cette documentation fait l'objet de mises à jour très régulières sous la forme d'amendements aux procédures établies. Pour chacun de ces amendements, la compagnie doit s'assurer que la modification a bien été intégrée au manuel d'exploitation et portée à la connaissance des pilotes. « *Pendant longtemps, nous avons utilisé Word pour maintenir le manuel à jour, avec des images qui étaient intégrées sous différents formats. Or les contraintes de mise à jour du manuel sont complexes car le suivi des amendements doit être très précis. Chaque amendement apporté au manuel nous réclamait trois jours de travail d'édition pour changer les dates, compiler les pages modifiées, etc.* », explique Sérafin Alvarez, responsable du bureau d'études des opérations aériennes.

Mieux maîtriser le traitement et la diffusion de l'information

Europe Airpost est confrontée à un second problème : comment améliorer la diffusion du manuel auprès des pilotes pour à la fois s'assurer qu'ils prennent bien en compte les dernières recommandations et réduire les coûts de diffusion ? « *Jusque-là, le manuel était disponible au format papier. La compagnie étant très impliquée en termes de développement durable, nous avons décidé de passer à une diffusion au format électronique, nos pilotes étant déjà dotés d'un ordinateur portable pour leurs besoins professionnels. Pour cela, il nous fallait un outil capable d'éditer un document de 6 000 pages au format PDF et d'intégrer des fonctions facilitant la navigation dans le manuel* », ajoute Sérafin Alvarez. L'objectif d'Europe Airpost est donc double. Il consiste à gagner en souplesse pour traiter les amendements du manuel d'exploitation de ses avions, à gagner en réactivité et à réduire ses délais de traitement. Il consiste ensuite à remplacer un circuit de diffusion papier par un circuit de diffusion électronique. Les attentes portent sur un gain d'efficacité, une réduction des délais, une plus grande réactivité et une meilleure maîtrise de la diffusion et de ses coûts.

Europe Airpost étudie les solutions existantes et se rapproche d'Antéa. « *Nous nous sommes intéressés aux solutions déjà intégrées dans les autres compagnies aériennes et nous avons appris en même temps qu'Antéa avait déjà plusieurs clients dans le même domaine* », explique Sérafin Alvarez. C'est donc suite à ses propres évaluations et sur les conseils d'Antéa qu'Europe Airpost oriente son choix vers Adobe FrameMaker.

« Pour tout amendement, aussi simple soit-il, il nous fallait un minimum de 3 jours de travail pour la simple partie d'édition, consacrée à la vérification de la révision et à la mise en page, et hors modification du contenu lui-même. Cette étape est réduite à présent à une demi journée. Nos ingénieurs peuvent se concentrer sur leur travail de modification du contenu, le reste est géré par FrameMaker ».

Sérafín Alvarez



« À partir de l'expertise accumulée dans le cadre du développement d'une solution spécifique de production de documentation d'exploitation, basée sur FrameMaker, pour une très grande compagnie aérienne française, nous avons décidé d'investir dans le développement d'une solution standard dont le champ fonctionnel était plus adapté à des compagnies aériennes comme Europe Airpost. Nous avons donc proposé à Europe Airpost cette solution standard basée sur FrameMaker », explique Alberto Franzetti, Président d'Antéa.

Automatiser l'édition du document

Le contenu d'un manuel d'exploitation a une structure particulière. Chaque modification doit être listée et numérotée. L'index doit être mis à jour, la table des matières doit être vérifiée et des liens entre deux sections du document peuvent être faits pour lier l'information. L'intervention des ingénieurs d'Europe Airpost sur le contenu des révisions documentaires est ralentie par ce travail d'édition particulièrement long et fastidieux lorsqu'il est fait avec un logiciel de bureautique. « Le temps consacré par les ingénieurs à l'édition et à la vérification était bien trop long. Europe Airpost voulait automatiser le processus. Nous avons redéfini le champ fonctionnel de notre solution standard pour apporter à Europe Airpost une solution répondant sur-mesure à ses besoins », explique Alberto Franzetti. La mise en place du projet se confronte à deux difficultés. La première tient à l'approche même de l'information. La compagnie aérienne passe ainsi d'une approche documentaire non structurée, avec l'utilisation d'outils grand public et une mise en forme simple, à une approche structurée, avec du texte enrichi à l'aide des fonctionnalités d'un outil professionnel. Elle doit donc intégrer l'intégralité du manuel d'exploitation dans FrameMaker et taguer les contenus pour faciliter la navigation dans le document et sa mise à jour. La seconde est l'obligation pour Europe Airpost de faire évoluer son processus tout en maintenant en place le système existant pour continuer à intégrer les amendements nécessaires pendant toute la durée de la mise en œuvre du projet FrameMaker. « Il a fallu assurer les mises à jour sur le manuel en place tout en migrant vers le nouveau document. La reprise du document est un travail assez conséquent, qui a mobilisé chez nous deux ingénieurs à 70% de leur temps pendant une année complète », confie Sérafín Alvarez.

Apporter de l'intelligence au document PDF

Le manuel d'exploitation est divisé en quatre parties. La première est consacrée à des informations générales, la seconde à l'exploitation de l'avion, la troisième aux lignes aériennes pour indiquer les spécificités de certaines routes et aéroports, et la dernière à la formation des équipages. « Auparavant, nous faisons un index. FrameMaker nous a permis d'avoir un accès plus fin à l'information en croisant les références, comme dans un livre. On conserve bien sûr la table des matières mais il peut y avoir des liens hypertextes qui vont renvoyer le lecteur vers une autre section du manuel pour compléter son information », explique Sérafín Alvarez. Grâce à FrameMaker et à l'édition du manuel au format électronique PDF, Europe Airpost peut introduire une navigation intelligente au cœur du manuel en enrichissant l'information et en donnant plus de souplesse à la consultation du document. C'est toute la structure du manuel qui est ainsi revisitée. Grâce à une liste qui rassemble l'ensemble des pages ayant fait l'objet d'un amendement, les pilotes accèdent directement aux pages concernées par cet amendement. Le temps de la consultation et surtout l'accès à l'information gagne en souplesse. Europe Airpost peut également indexer les fichiers en introduisant une recherche par mot ou encore éviter les répétitions entre les différentes parties en tirant profit des liens hypertextes. « Si bien qu'à volume égal, 6 000 pages, nous avons pu enrichir l'information disponible », précise-t-il. La diffusion au format électronique a néanmoins été un défi, relevé de main de maître par Antéa. « La documentation est publiée sous la forme d'un PDF interactif. Nous devons prendre en compte une problématique de charge réseau. Nous avons donc développé cette interface qui permet de transmettre uniquement les pages modifiées pour éviter d'avoir à renvoyer l'intégralité du document vers l'ordinateur portable des utilisateurs à chaque amendement et réduire ainsi le trafic sur le réseau. C'était un défi de pouvoir extraire les contenus pertinents pour diffuser la mise à jour », confie Alberto Franzetti.

Un projet couronné de succès

Le premier manuel édité au format électronique date de 2008. Depuis début 2009, tous les manuels d'exploitation de la compagnie aérienne sont édités en version numérique. À bord de l'avion, une version papier est conservée et réactualisée. Les pilotes ont tous à disposition une version électronique au format PDF sur leur ordinateur portable. Europe Airpost a accompagné le lancement du document dans sa version électronique en fournissant aux pilotes un guide d'utilisation avec des astuces pour se familiariser à son utilisation, en assurant parfois un accompagnement individuel et en introduisant une intervention d'une heure de présentation pendant les formations suivies annuellement par le personnel naviguant. « *Le produit est bien finalisé et apporte un vraie souplesse dans sa consultation. Il a été globalement bien accueilli et nous avons maintenu une version papier réactualisée tous les ans pour ceux qui le voulaient afin de leur donner le temps de bien se familiariser avec la version électronique* », confie Sérafin Alvarez.

Bien qu'encore en phase de transition, le premier bilan est jugé très positif pour Europe Airpost, qui se félicite de son choix technologique. Le premier bénéfice porte sur le gain de productivité, apporté par l'automatisation du processus de production du document, qui libère les équipes du bureau d'études aériennes des tâches d'édition et leur permet de se consacrer davantage à leur cœur de métier. « *Pour tout amendement, aussi simple soit-il, il nous fallait un minimum de 3 jours de travail uniquement pour l'édition, consacrée à la vérification de la révision et à la mise en page, et hors modification du contenu lui-même. Cette étape est réduite à présent à une demi journée. Nos ingénieurs peuvent se concentrer sur leur travail de modification du contenu, le reste est géré par FrameMaker* », se réjouit Sérafin Alvarez. Le temps d'édition pour chaque amendement est donc considérablement optimisé.

Élargir le périmètre de FrameMaker

Le second bénéfice est issu de la diffusion au format électronique PDF du manuel. La compagnie aérienne est certaine que les pilotes se réfèrent à la dernière version du manuel, intégrant l'ensemble des amendements. Pour les pilotes, la consultation et l'accès à l'information sont facilités par une navigation intelligente, rendue possible par une approche structurée de cette information.

Le troisième bénéfice se mesure en gain financier. La diffusion au format électronique permet de réduire les coûts d'impression du document et pour la compagnie, de réaliser de substantielles économies, de l'ordre de 60 à 70% par an du budget impression, soit d'environ 15 000 euros. Le succès de cette première expérience avec FrameMaker incite Europe Airpost à élargir le périmètre couvert par la solution pour répondre à d'autres besoins.

Le quatrième bénéfice, cher à Europe Airpost, concerne l'impact environnemental : avec une diffusion électronique, Europe Airpost fait reproduire environ un million de feuilles papier en moins chaque année. Ceci est rendu possible dans la mesure où le produit électronique final offre un niveau d'utilisation pour l'utilisateur équivalent ou plus adapté que le format papier. Ici, Europe Airpost à l'aide de FrameMaker remporte ce défi.



Fiche d'identité EUROPE AIRPOST

EUROPE AIRPOST, filiale du groupe ASL Aviation, est une Compagnie aérienne française qui compte plus de 500 collaborateurs et une flotte de 23 avions, dont 15 B737-300 Quick Change (convertibles cargo / passagers), 2 B737-300 cargo et 2 737-700 passagers. Cette flotte importante lui permet de se positionner sur tous les segments de marché, activité passagers, activité cargo, ACMI. Héritière de L'Aéropostale, son savoir-faire en matière de fret aérien et de transport de passagers est approuvé par une qualité de service de tout premier plan.

Adobe Systems France

112 avenue Kléber
75784 Paris cedex 16
www.adobe.com/fr

Adobe, le logo Adobe et FrameMaker sont des marques ou des marques déposées d'Adobe Systems Incorporated aux États-Unis et/ou dans d'autres pays. Toutes les autres marques citées sont la propriété de leurs détenteurs respectifs.

© 2010 – Adobe Systems Incorporated. Tous droits réservés.

NJ-2010/03f

