



*Objectif pilote, **du rêve** à la réalité !*





## Pourquoi ce document ?

Eh bien d'abord parce que **j'avais envie de le faire !**

**J'avais envie de rassembler dans un seul document** les informations et conseils glanés ici et là : sur internet, dans les aéroclubs, les meetings aériens et les postes de pilotage, **mais surtout de vous parler de ce que sont vraiment ces carrières, en m'appuyant sur l'expérience vécue des pilotes actuellement dans la profession.**

Je constate que **les voies d'accès et les contours de ces métiers** (*contraintes, difficultés, compétences*) restent souvent mal connus et qu'il existe **un certain décalage entre l'idée que les gens s'en font et la réalité.** Lorsqu'on me sollicite sur le sujet, j'observe que ce sont toujours les mêmes questions qui reviennent, alors traitons le sujet « pilote » une bonne fois pour toutes ! Personne ne pourra dire : je ne savais pas !

Plus que toute autre activité, **le métier de pilote est souvent l'objet de nombreux clichés et de nombreuses légendes.** Ce n'est pas grave en soi si on ne compte pas se lancer dans la profession, mais cela le devient dans le cas contraire, au vu de l'investissement financier et du niveau d'engagement qu'il vous faudra déployer pour effectivement atteindre et vivre de ces professions. *Le bel uniforme volant de palace en palace, la vie à l'hôtel au bord de la piscine les doigts de pied en éventail, un mojito à la main, les salaires exorbitants, les temps de repos et d'escalas frôlant les vacances, le supposé niveau en mathématiques inaccessible pour atteindre ces professions, Maverick comme exemple ultime du métier de pilote de chasse voilà quelques exemples de la liste des légendes attribuées aux différents métiers. Aussi évoquer ces métiers, c'est souvent, pour les gens, isoler seulement deux professions, celle de pilote de ligne et de pilote de chasse, or il y a en a bien d'autres !*

Il est donc capital avant d'aller plus loin, que **vous ayez l'image la plus précise de ce que représente vraiment ces carrières pour savoir si le jeu en vaut la chandelle !** Voilà donc, le but premier de l'écriture de ce document, **tenter de vous retranscrire de façon la plus fidèle** (*sans langue de bois*) **et instructive à quoi correspond l'engagement dans ces métiers.** A mon sens, le seul but que nous devrions poursuivre dans la vie est celui **d'être épanoui et aligné.** **Savoir précisément dans quoi l'on s'engage** est indispensable pour atteindre cet objectif.

**Plus qu'un métier, être pilote, c'est une façon de vivre et celle-ci vous prendra « beaucoup de vous ».** On entend souvent que « **c'est un métier qui colle à la peau** » ! La satisfaction « d'en être » (*faire partie des pilotes en activités*) ne suffira souvent pas à **compenser des conditions de vie ou de travail délicates !** Fatigués par des années de situations compliquées, certains pilotes, pourtant motivés au départ mais peut être mal renseignés, finissent par perdre « l'envie » ! Ils deviennent aigris, d'autres sont malheureux, d'autres encore changent de voies s'ils le peuvent !

**Les personnes qui sont dans des cockpits ne sont pas là par hasard** (*à quelques rares exceptions près*) ! On entend souvent que : « *si tu hésites entre devenir pilote et exercer un autre métier, alors tu dois faire un autre métier car tu n'es pas assez motivé* ». Cette phrase (*qui je crois trouve son origine dans les lignes d'un écrit de Jacques Darolles*) traduit bien l'idée que **ces parcours et métiers demandent de nombreux sacrifices** (*dans différents domaines*) que seule à priori « votre passion » pourrait compenser. **Comprenez bien : devenir pilote n'est pas simple, l'exercice du métier pas si facile !**

Si vous avez **une bonne représentation de ce que sont ces métiers** et n'avez aucune **hésitation sur le fait que vous vouliez en vivre**, alors foncez, restez motivé ET lisez cet écrit ! En plus de vous **éviter certains pièges de l'industrie, vous économiserez certainement du temps et de**

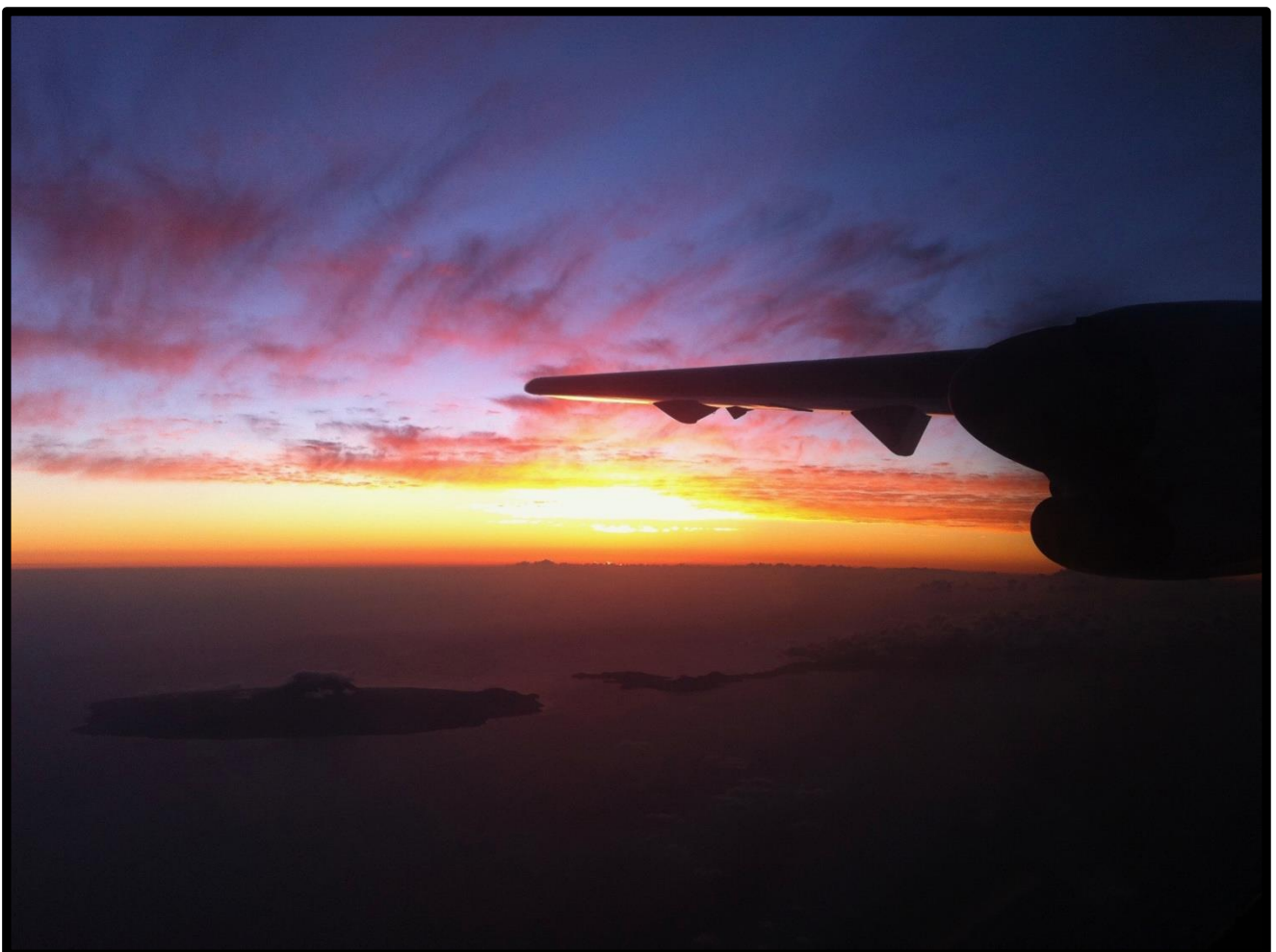


**l'argent.** Gardez en tête que pour aller au bout de votre « objectif pilote », il vous faudra apprendre à **avancer par étapes**, (*sans jamais perdre le pourquoi et l'objectif final*), **et en prenant du plaisir à chaque étape !** Il vous faudra aussi apprendre à **arrêter d'écouter tous ceux qui vous diront d'oublier cette ambition.** Vivre de votre attrait pour l'aviation (*et le métier de pilote*) est certes difficile, mais possible et cela vous procurera beaucoup de satisfaction de votre formation à la fin de votre carrière !

Enfin notez qu'il y a dans l'aviation (*tout comme dans d'autres activités comme la plongée, la voile, la montagne et bien d'autres qui délivrent « un permis de tuer ou de se tuer »*) **des gens qui confondent rigueur et rigidité** (*c'est souvent d'ailleurs des gens qui ont des niveaux de confiance, de légitimité ou de compétences mal établis*) ! Le parcours qui mène aux différents métiers de pilote est déjà assez compliqué, pas la peine de rajouter « de la mauvaise ambiance » sous prétexte que c'est une activité « sérieuse » ! Il se dit que l'on n'a rien sans rien : c'est vrai oui, mais **ce rien dont on parle, c'est du travail, de la détermination et des sacrifices, et non « de l'agression psychologique et verbale » !** Fuyez tant que possible les gens qui n'ont pas compris ce simple concept ! **Plaisir n'est pas un gros mot, même dans l'apprentissage professionnel. La formation et de façon plus large l'éducation, ne sont pas des espaces de domination !**

Que vous soyez sur le point de vous former, que vous ayez commencé votre formation de pilote, que vous ayez terminé celle-ci et que vous cherchiez votre premier emploi, que vous entamiez votre reconversion du monde militaire vers le monde civil, vous trouverez dans cette lecture, je crois, du moins je l'espère, des informations utiles à votre projet !

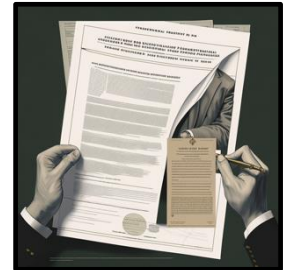
Bon courage dans la réalisation de ce bel objectif et à bientôt sur un terrain d'aviation !





## Comment lire ce document ?

Informations, conseils, avis personnels, recueil de sites intéressants, vous trouverez ici **tout le nécessaire pour découvrir ces métiers et vous faire une bonne idée de ce qu'ils sont vraiment !** Vous découvrirez aussi **comment faire pour vous former et essayer de trouver du travail !** Vous n'êtes bien sûr pas obligé de tout lire à la suite ! En fonction de votre niveau d'avancement dans ce projet, certaines parties seront plus pertinentes que d'autres. Voilà donc quelques conseils de lecture :



Pour construire votre image de ce que sont vraiment ces professions lisez :

- *Les chapitres de l'introduction*
- *La partie 1*
- *Les sous parties A et B de la partie 4*
- *Les parties 5 et 6.*

Pour aller plus loin et comprendre comment vous former et trouver du travail lisez :

- *Les parties 2 et 3*
- *Le reste des sous parties, de la partie 4*

Pour les militaires en reconversion lisez :

- *Les parties 1 et 4*

**Lors de la lecture, je vous demande pour toutes les parties très réglementaires (comme : les minimas, les heures de vols, les qualifications, etc) de toujours vérifier l'information à la source (c'est-à-dire au journal officiel, au près du bureau des licences, ou des aviations civiles pertinentes pour votre cas) ! C'est un excellent réflexe « pilote » à adopter, de plus la réglementation évoluant, l'information, correcte aujourd'hui, ne le sera peut-être plus demain. Enfin j'ai certainement commis quelques erreurs !**





## Pilote un métier d'avenir ? La mise au point !



**Soyons parfaitement clairs sur ce point ! Personne ne vous attend, le chemin qui mène à ces métiers est forcément fait de nombreux sacrifices, et vous demandera beaucoup de travail, de détermination (motivation, concentration, discipline) et de remise en question.** Aussi, sachez que même en mettant tout en place pour réduire la chance à sa plus simple expression, celle-ci, il ne faut pas le nier, aura son rôle à jouer dans la réussite et la durée de votre projet ! Il y a et il y aura toujours une part que vous ne maîtriserez pas ! De plus la (nécessaire) remise en question écologique (engagement zéro émission, Flygskam, flight tracking ect), la réflexion plus globale sur les mobilités, la multiplication des crises sanitaires, le tassement de la croissance des puissances émergentes, l'arrivée à maturité de certains marchés, l'érosion des marges, l'évolution des réglementations et les questionnements sur le nombre de pilotes requis à bord sont autant de raisons environnementales, sociétales et économiques impactant le dimensionnement du futur besoin en pilotes (voir partie 4) !



**Méfiez-vous donc des discours des écoles de pilotage et de l'industrie pour qui ce sera toujours le moment de vous lancer dans une formation de pilote ! Cette décision ne devra être prise qu'au regard de votre situation personnelle (on en reparle en partie 3 et 4).**

**Enfin sachez qu'une formation de pilote ne vous garantit absolument pas un emploi de pilote ! Ce n'est qu'un prérequis à ce métier.** Il existe un nombre, non négligeable, de personnes qui ont suivi des formations de pilote sans jamais pouvoir exercer ce métier (on en reparle aussi en partie 4) !

Enfin si vous souhaitez vraiment vivre du métier de pilote, **vous devez tout de suite accepter l'idée que vous ne ferez peut-être pas que ce métier à l'issue de votre formation de pilote et dans votre vie ! Plan B obligatoire, travail alternatif probable**, au moins pendant un certain temps !

On dit que « **les promesses n'engagent que ceux qui y croient** », Il n'y a pas de domaine plus démonstratif pour cet axiome que la formation et l'emploi de pilote.

Une femme avertie en vaut deux... 😊 (un homme aussi du coup).

Alors répondons une bonne fois pour toute à la fameuse question : **Comment devient-on pilote ?**

Connaissez-vous ces cockpits ?





## Objectif Pilote, du rêve à la réalité !

Pourquoi ce document ? .....	2
Comment lire ce document ? .....	4
Pilote un métier d'avenir ? La mise au point ! .....	5
Quelques fausses idées ! .....	8
Pilote ou piloteS ? .....	12
Avis aux aiglons ( <i>pilote en devenir de 10 à 18 ans</i> ) .....	14
<b>Partie 1, métiers de pilote .....</b>	<b>16</b>
<b>A/ Carrière Civile Avion .....</b>	<b>16</b>
L'aviation générale .....	17
L'aviation d'affaire.....	18
L'aviation de ligne .....	19
<b>B/ Carrière Civile Hélicoptère .....</b>	<b>21</b>
Le travail aérien.....	21
Le transport aérien.....	21
<b>C/ Carrière Militaire et Étatique .....</b>	<b>23</b>
Pilotes dans les Armées Françaises .....	24
Pilotes dans les services d'État Français.....	29
Pilote dans la composante de Défense Air Belge .....	31
<b>Partie 2, licences de pilote .....</b>	<b>32</b>
<b>A/ A savoir sur les licences .....</b>	<b>32</b>
<b>B/ Les licences et qualifications .....</b>	<b>34</b>
Médical Pilote : .....	34
Licences : .....	35
Qualifications : .....	36
Équivalences scolaires ! .....	38
Note sur l'ATPL : .....	39
<b>C/ Résumé licences et expérience versus carrière .....</b>	<b>40</b>
<b>Partie 3, formations de pilote .....</b>	<b>43</b>
<b>A/ Les formations civiles .....</b>	<b>43</b>
Les filières gratuites : .....	43
L'ENAC, EPL.....	43
Les Cadets d'Air France .....	45
Les filières payantes : .....	46
Quand ? .....	47
Où ? .....	47
Se former à l'étranger.....	49
Comment ? .....	50
Parcours intégré .....	51
Parcours intégré, programme Cadets.....	53
Parcours modulaire.....	55
Focus : Le mûrissement .....	57
Focus : Payer son Type Rating .....	60
Focus: Le line training payant ( <i>Pay To Fly, P2F</i> ).....	61
Les prix.....	62
Faire financer une (petite) partie de votre formation .....	63
<b>B/ Les formations militaires et étatiques .....</b>	<b>64</b>
Quand ? .....	65
Où ? .....	65



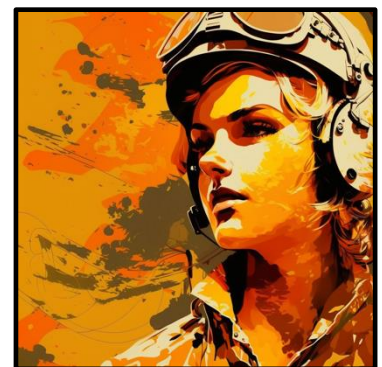
Comment ? .....	66
<b>Partie 4, emplois de pilote .....</b>	<b>68</b>
<b>A/ Moi c'est une Major ou rien !.....</b>	<b>69</b>
<b>B/ Des embauches de pilotes cycliques et localisées. ....</b>	<b>71</b>
Focus sur les 40 dernières années .....	72
<b>C/ Mon expérience personnelle et la crise de la Covid.....</b>	<b>75</b>
<b>D/ Survivre à une crise .....</b>	<b>77</b>
<b>E/ Trouver un emploi de pilote .....</b>	<b>83</b>
<b>F/ Made in China ou Green Card? .....</b>	<b>85</b>
<b>G/ Et les salaires dans tout ça ? .....</b>	<b>87</b>
Focus sur les conditions de travail .....	87
<b>H/ J'ai décroché un emploi de pilote, les règles d'or !.....</b>	<b>90</b>
<b>I/ Fermez le Ban, militaires poursuivez votre carrière dans le civil ! .....</b>	<b>90</b>
<b>Partie 5, qualités et compétences de pilote.....</b>	<b>94</b>
Pilot Mindset ! .....	94
Modèle de compétence pilote .....	94
C'est quoi les Facteurs Humains ?.....	95
CRM attitudes ! .....	98
FH, FHO et enquêtes accidents .....	98
Pour aller plus loin.....	99
<b>Partie 6, vie de pilote .....</b>	<b>101</b>
<b>La remise en question : .....</b>	<b>101</b>
<b>Le mouvement : .....</b>	<b>101</b>
<b>Les absences : .....</b>	<b>103</b>
<b>La fatigue : .....</b>	<b>103</b>
<b>L'incertitude : .....</b>	<b>103</b>
<b>L'épanouissement : .....</b>	<b>104</b>
<b>Euh, on peut résumer stp, je n'ai pas tout lu ?.....</b>	<b>106</b>
Quelques mots pour conclure.....	108
Quelques liens utiles .....	109
Quelques acronymes que vous allez croiser. ....	112
Just saying .....	114



### Quelques fausses idées !

**Pilote, c'est un métier d'homme !** *Faux, toutes les spécialités sont ouvertes aux femmes (oui, même pilote de chasse). Si les femmes sont faiblement représentées dans ces métiers, c'est tout simplement parce que peu de femmes s'identifient à ces professions par manque de modèles... justement à cause de cette fausse idée...CQFD !*

Demandez donc aux **aviatrices françaises suivantes** ce qu'elles en pensent ! *Elisa de Roche, Marthe Niel, Marie Marvingt, Thérèse Peletier, Adrienne Bolland, Hélène Boucher, Maryse Bastié, Maryse Hilsz, Elisabeth Boselli, Jacqueline Oriol, Valérie André, Danielle Décuré, Patricia Haffner, Isabelle Boussaert, Pascale Alajouanine, Catherine Maunoury, Aude Lemordant, Caroline Aigle, Dorine Bourneton, Virginie Guyot, Sophie Adenot (liste non exhaustive) ... pardon pour les autres ☺*

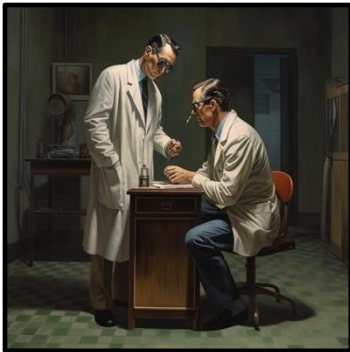


**Il faut être passionné d'aviation pour devenir pilote !** *Faux, pilote est un métier qui nécessite des compétences spécifiques bien identifiées ! On ne recrute pas un pilote parce qu'il aime les avions et les hélicoptères, va dans des meetings aériens et joue à flight simulator ! Néanmoins compte tenu des sacrifices et des concessions que vous devrez faire pour avoir une chance de vivre de ces métiers, alors oui il vaut mieux être passionné ☺ !*





**Piloter un aéronef, c'est trop dur, ce n'est pas fait pour moi ! Faux... à 90 % 😊.** Le pilotage au sens premier (main sur manche et manettes, compétence MAN, voir partie 5) est une activité de coordination œil, pied, main, qui demande entraînement, répétition, rigueur et visualisation mentale. Ce n'est donc pas plus difficile à apprendre que les jeux vidéo, les sports de raquette ou le babyfoot. Néanmoins tout comme pour ces activités on observe que 10% de la population n'y arrivera jamais ! De l'autre côté il y a 10 à 15% des personnes pour qui cet apprentissage sera facile, voire très facile. Enfin dans la tranche restante de la population, il reste des gens qui y arriveront tous sans exception, mais avec des volumes d'heures de formation pouvant varier de 1 à 10 ! Or certaines filières imposent un volume d'heures de formation, nécessitant un apprentissage rapide versus une éviction du cursus !



**Il faut une vue parfaite pour devenir pilote ! Faux, vous pouvez devenir pilote avec des lunettes !** Les normes médicales c'est par ici : [https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article\\_lc/LEGIARTI000022373179/2010-06-20](https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000022373179/2010-06-20). N'écoutez pas les personnes (même les médecins non aéronautiques) qui vous disent que vous ne pourrez être déclaré apte pour X ou Y raison ! Si vous avez des doutes et que vous souhaitez être sûr, une seule méthode : Faites la visite d'aptitude dans un centre d'admission (Voir encadré médical en partie 2/B) !

**Il faut faire de longues études pour devenir pilote ! Non, une formation de pilote dure aujourd'hui entre 18 et 30 mois en fonction des qualifications et des aléas (voir partie 3) !**

**J'ai un casier judiciaire, puis-je devenir pilote ? Non mais vous pouvez faire de la politique, aucun problème 😊 !** Blague à part, sachez que **pour la délivrance et le renouvellement de votre badge**, (permettant l'accès aux avions, aux zones réservées des aéroports et au passage simplifié des frontières) **une vérification systématique de vos antécédents judiciaires sera conduite par les autorités du pays en charge de votre compagnie !** Si c'est bien une compagnie qui vous embauche, c'est en revanche l'État qui décide s'il vous délivre votre badge !

**Le copilote, il ne pilote pas, du coup que fait-il et quand devient-il ...vraiment pilote ?**

Historiquement il y avait dans les cockpits jusqu'à 5 ou 6 personnes dédiées à la conduite de l'aéronef. Ceux-ci gérant **les quatre fonctions fondamentales** que sont : **piloter, naviguer, communiquer et gérer les systèmes**. Aujourd'hui grâce aux évolutions technologiques, ces quatre fonctions sont réparties entre deux pilotes, ou pour les aéronefs dit « simple » à la charge d'un seul pilote. Ainsi dès lors qu'il est nécessaire d'avoir deux pilotes, il existe **deux fonctions administratives** non transférables : **le commandant de bord** et **l'officier pilote de ligne** (le fameux copilote). Ceux-ci se répartissent donc ces quatre fonctions (dont le pilotage fait partie), elles-mêmes regroupées en **deux fonctions opérationnelles** : **PF** (Pilot Flying) et **PM** (Pilot Monitoring). Ces dernières fonctions sont transférables et le commandant de bord définit leur alternance pour la rotation (dans la pratique nous échangeons les fonctions de PF et PM à chaque vol sauf contraintes particulières, « the best man at the best place ») ! Techniquement, commandant de bord et officier pilote de ligne (copilote) ont donc les mêmes compétences (Voir partie 3).



**Un pilote gagne 15 000 euros par mois ! Euh... non plus (on en reparle en partie 4)** Cette belle illustration faisant l'éloge d'un recrutement de pilote cadet est à attribuer à la SABENA au milieu des années 80. Définitivement une autre époque...



**Il faut être super fort en Math et en Physique pour être pilote !**

*Non pas du tout, en revanche un bon niveau d'anglais s'impose ! Cependant il vrai que la pratique de ces métiers requiert de bonnes dispositions en arithmétique et en calcul mental (niveau seconde). Ce sont à peu près les trois seules aptitudes **scolaires** que vous devrez maîtriser. Il vous faudra en parallèle développer de nombreuses autres aptitudes et compétences non scolaires (voir partie 5). En résumé, une tête bien faite (mieux que bien pleine), un bon équilibre psychique et un peu la passion de l'aviation !*

**Grâce aux contrôles dans l'aéroport je me sens en ... Sécurité Sureté !** On utilise en effet souvent le mauvais mot. **La Sureté** est une fonction régalienne de l'État, elle vise à protéger les opérations aériennes des actes de malveillance, les contrôles d'aéroport en font partie (*même si ceux-ci sont en partis sous traités à des entreprises privés*) ! Mais c'est aussi l'affaire de tous et elle s'exprime par l'ensemble de toutes les mesures prises par la totalité des intervenants en ce sens.

**La Sécurité** en revanche, c'est l'ensembles des mesures, des actions, des procédures, des études, des retours d'expériences, des comportements, des décisions, de tous les acteurs des opérations aériennes, dans le but de diminuer les risques et d'assurer une exploitation sans incidents ni accidents !

**Trop cool je pars en vacances gratos !** Euh non plus...D'abord sachez que les seuls éventuels bénéficiaires sont les pilotes de ligne (*exit donc les pilote militaires, pilote d'hélicoptères, pilotes de l'aviation d'affaire et du travail aérien*) ! Ensuite il faut que ces pilotes de ligne travaillent dans des compagnies qui ont développés ce type d'accords (*en interne ou en inter-lignes avec d'autres compagnies aériennes*) ! Autrement dit ce n'est pas la majorité. Même s'il y a des différences entre accord en voilà les grands principes :



-Le but d'une compagnie aérienne ne peut pas être de remplir ses avions avec son personnel ... Elle choisit donc précisément combien de places elle accepte de vendre à ceux-ci, dans son propre intérêt économique (*par lignes et par périodes*). Autant vous le dire tout net, c'est clairement une ressource rare (*à partager avec l'ensemble des personnels de la compagnie et pas seulement les navigants*).

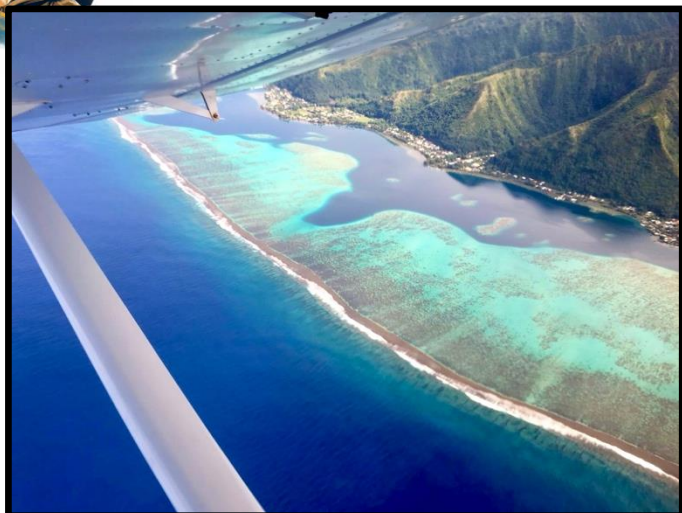
-Dans ces billets il y a des billets réservés et des billets Stand Bye. Les premiers, qui représentent en général entre la moitié

et le tiers du prix client, sont comme des billets clients, à l'exception près que vous pouvez être débarqué à tout moment si besoin (*le billet est néanmoins remboursable et modifiable*). Les billets Stand Bye eux ne représentent en général que les taxes. Vous vous présentez à l'embarquement et vous ne partez que s'il y a de la place sur le vol ! A oublier donc pour les périodes chargées, des rendez-vous indispensables ou des activités non modifiables et non remboursables à l'arrivée.



**Set, Check, Confirm, Il se passe quoi dans les cockpits ?** Dans tous les cockpits vous retrouverez des grands principes de fonctionnement :

- Un cockpit est plutôt bien rangé et organisé, « une place pour chaque chose et chaque chose à sa place » disait mon grand-père (*qui n'était pas pilote ☺*) !
- Toutes les informations et impressions (*environnementale, technique, non-technique, sonore, visuelle, verbale, ressentie*), internes ou externes, arrivant dans un cockpit sont partagées, traitées et évaluées pour être utilisées ou écartées si sans conséquences ou si non pertinentes.
- Le vol est découpé en phases (*verte, orange, rouge et cockpit stérile*) ou actions et communications sont calibrés et limités.
- Les pilotes utilisent des boucles de communication fermées à 3 échanges : « Je demande quelque chose, tu me confirmes ce que je t'ai demandé, je te confirme que tu as bien compris ». Ensuite action-contrôle et cross-check...
- Un pilote applique le principe d'action-contrôle. Chaque action produit un résultat (*celui-ci qui est connu et attendu*) qui doit donc être systématiquement vérifié après avoir agi.
- Les pilotes utilisent le cross-check systématique de chaque action nécessaire et vitale (*au sens premier, c'est-à-dire qui ne peut pas ne pas être*) ! Celles-ci seront donc vérifiées par l'autre pilote, sans jugement. La recherche va toujours à « ce qui est correct » et pas « à qui a raison ».
- Les pilotes utilisent des outils de sécurisations et d'améliorations des pratiques comme : les briefings et les débriefings, les check-lists, le Threat and Errors Management (*TEM*), des acronymes d'aides à la communication et à la prise de décision (*voir partie 5*).



## Pilote ou piloteS ?

Il existe en effet bien des métiers de pilote différents ! Il y a différentes voies pour atteindre ces objectifs, et croyez-moi, il y a presque autant de parcours différents qu'il y a de pilotes dans les cockpits ! **C'est une des richesses de ce métier, la diversité des parcours, des expériences et des personnes que vous rencontrerez.**

Au-delà des parcours nous pourrions regrouper les personnes que l'on retrouve dans les postes de pilotage dans trois grandes catégories :

- Ceux qui n'ont exercé qu'exclusivement ce métier (*ils ne sont pas majoritaires*).
- Ceux qui ont commencé par une formation de pilote, mais n'ont pas exercé ce métier tout de suite (*pour diverses raisons*).
- Et enfin ceux pour qui c'est une complète reconversion (*formation sur le tard*).

Dans le premier cas on retrouve en général des gens qui ont toujours souhaité exercer cette profession (*vocation jeune*) **et qui ont pu dès la fin de leur parcours scolaire enchaîner avec leur formation ET l'accès au métier de pilote.** Vous retrouverez dans ces profils : les militaires, beaucoup d'ENAC et de cadets, et quelques autodidactes.

Dans le deuxième cas on retrouve aussi **des gens qui ont en général toujours souhaité exercer cette profession mais qui pour des raisons scolaires, financières ou de conjoncture ont été obligés pendant quelques années de faire un autre métier.** *Impossibilité de présenter les concours, échec à ceux-ci, attente d'une conjoncture plus favorable ou obligation de travailler pour réunir la somme nécessaire au financement de la formation, sont les principales raisons ayant conduit ces gens à ce parcours.* Vous retrouverez ici la majorité des autodidactes mais aussi beaucoup des ENACs et cadets « des années malchanceuses ».

Enfin dans la dernière catégorie on retrouve d'une part **des gens qui avaient un intérêt pour ce métier mais qui ont décidé d'une orientation scolaire et professionnelle différente, et d'autre part des gens qui ont découvert ce métier sur le tard,** souvent entre 30 et 40 ans. Il s'agit en tous cas pour toutes ces personnes-là d'une vraie reconversion professionnelle.



La bonne nouvelle c'est que, quel que soit votre cas (1, 2 ou 3), **il y a des gens comme vous dans les postes de pilotage**, et ce n'est pas ça (votre parcours) qui vous barrera l'accès à cette profession.

**Vous comprenez donc qu'il n'y a pas d'âge limite pour devenir pilote. Sauf si l'on souhaite suivre certaines filières** comme les armées ou l'ENAC !

Cela dit **on observe tout de même peu de cas d'accession au métier après 40/45 ans**, et ce pour de multiples raisons. Certains vous parleront du ralentissement des capacités d'apprentissage (*moteur et cognitif*) rendant la formation à ce métier délicate, d'autres de votre employabilité réduite à cause d'un couple âge/heures de vol défavorable, d'autres encore de la non-rentabilité de se lancer après cet âge-là compte tenu du ratio coût de la formation (*endettement*) versus salaires et durée restante d'activité avant la retraite, ou que sais-je encore.

Pour commencer vous devez donc répondre à cette question :  
**Quel pilote souhaitez-vous être ? (Voir partie 1)**

Pouvez-vous nommer toutes ces machines ?





## Avis aux aiglons (pilote en devenir de 10 à 18 ans)

**La France est un pays d'une grande richesse aéronautique où vous pouvez rêver l'aviation en GRAND, avec :**

- Une grande histoire aéronautique et spatiale, mise en valeur dans de nombreux musées partout sur le territoire (*voir livres « guide de la France aéronautique » et « balades aériennes et astronomiques »*)
- Une compagnie aérienne majeure et de dimension mondiale (*une des plus ancienne au monde*).
- Des forces armées faisant voler pratiquement tout le spectre des vecteurs aériens existants.
- Une industrie aéronautique et spatiale complète avec plusieurs avionneurs.
- Des écoles aéronautiques et spatiales de référence.
- Des terrains d'aviation tous les 50 kilomètres, juchés d'aéroclubs et d'ateliers.
- Environ 16 000 pilotes professionnels et 40 000 pilotes de loisir ! (*Dont 15 000 pilotes d'ULM et 7000 pilotes de planeurs*).
- De nombreuses initiatives aéronautiques comme le BIA, le TAJP et les meetings aériens.



**Donc si vous êtes intéressé par ces carrières, vous êtes dans le bon pays pour affiner votre projet et découvrir ces métiers en allant à la rencontre de tous ces acteurs.**





Si votre intérêt se porte sur **les métiers de pilote, vous pouvez :**

**Dès l'âge de 12 ans** débiter votre apprentissage avec le **Brevet d'Initiation à l'Aéronautique, BIA**. Cette formation se fait en partenariat avec l'éducation nationale. **Recherchez un établissement qui propose la formation et inscrivez-vous !**

Cette formation vous permettra de faire votre premier pas vers ces professions.

<https://eduscol.education.fr/sti/formations/tout-niveau/brevet-dinitiation-aeronautique-bia>



**Pour apprendre à voler** il faudra vous tourner vers **les fédérations aéronautiques** (*planeur/ avion/ ULM/ hélicoptère*) **pour trouver la structure la plus proche de chez vous**, un aérodrome est un bon début.

<https://www.ffvp.fr>

[https://www.ffa-aero.fr/FR/Federation\\_Aeronautique.awp](https://www.ffa-aero.fr/FR/Federation_Aeronautique.awp)

<https://ffplum.fr>

<https://www.helico.org>

**Dès l'âge de 13 ans** vous pourrez commencer à voler grâce au planeur et je vous engage à en faire ! *Le planeur c'est plaisant, pas cher, très formateur et en plus vous pourrez comptabiliser une partie de vos heures dans l'expérience requise pour des licences avion et hélicoptère (voir partie 2) !*

**A 14 ans** il vous sera possible de faire votre premier **vol solo en planeur**.

**A 16 ans** votre premier **vol solo avion ou hélicoptère**.

Il vous faudra cependant attendre vos **16 ans pour décrocher votre brevet de planeur, et 17 ans pour être breveté avion ou hélicoptère**.

Enfin **dès l'âge de 18 ans** vous pourrez tenter votre chance pour faire partie des cadets de l'air.

<https://cadetsdelair.fr>

Si votre intérêt s'est porté sur l'avion et que vous avez entre temps décroché votre licence de pilote LAPL ou PPL (*voir glossaire*), vous pourrez aussi tenter de participer au Tour Aérien des Jeunes Pilotes, TAJP.

[http://tajp.ffa-aero.fr/SITE\\_WEB\\_TOUR\\_AERIEN\\_25\\_WEB/FR/index.awp](http://tajp.ffa-aero.fr/SITE_WEB_TOUR_AERIEN_25_WEB/FR/index.awp)

**Vous aurez alors avec tout ça une très belle expérience aéronautique et il sera l'heure de tenter de professionnaliser votre parcours de pilote !**





## Partie 1, métiers de pilote

Il y a deux types de carrières :

- **La carrière Civile**
- **La carrière Militaire et Étatique**

Il est à noter **qu'il est possible d'effectuer une double carrière**. Celle-ci est possible dans les deux sens (*militaire puis civile ou civile puis militaire*), bien que dans la pratique, **compte tenu des limites d'âge assez restrictives pour rejoindre une carrière militaire, une double carrière est rarement possible du civil vers le militaire.**

*(Toutefois, cette possibilité a récemment franchi un cap avec le premier recrutement d'officier pilote commissionné ! Ce recrutement dont la limite d'âge était de 42 ans, a permis à des pilotes civils qualifiés et expérimentés de rejoindre l'Armée de l'Air et de l'Espace, j'ignore cependant si ce recrutement est exceptionnel ou si cette filière sera pérenne dans le temps).*

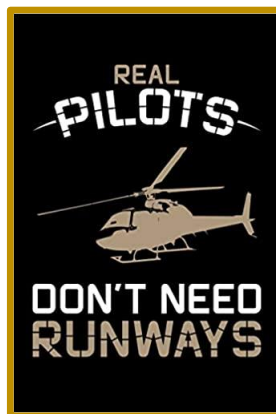
Dans ces deux carrières on retrouve deux grandes familles de pilotes :

- **Les pilotes d'avions**
- **Les pilotes d'hélicoptères**

Même si certains vous diront ..... 😊 ->

Nota : Que vous envisagiez une carrière civile ou militaire, avion ou hélicoptère, s'il y a bien une compétence que nous

**Français devons travailler, c'est l'ANGLAIS !** Les armées n'évoluent plus seules, elles sont bien souvent en coalitions internationales...**Dans le civil, ne pas être « fluent » en anglais revient à restreindre votre employabilité !** 99 % de la documentation et des procédures que vous utiliserez dans votre carrière seront en anglais, il en est de même pour les échanges radios que vous effectuerez ! Vous aurez aussi besoin de cette langue pour être recruté, vivre et vous intégrer à l'étranger, à bon entendeur !



PILOTS

### A/ Carrière Civile Avion

On peut résumer le métier de pilote d'avion civil en trois grands types d'aviation.

- **L'aviation générale**
- **L'aviation d'affaire**
- **L'aviation de ligne**

Vous pouvez bien-sûr effectuer une carrière qui serait une combinaison de ces différentes activités.

Deux facteurs principaux vont influencer votre parcours :

**-Votre envie d'effectuer ou de limiter votre carrière à l'un de ces types d'aviations.**

**-Les réalités du marché du travail** qui risquent de créer à votre insu des combinaisons de ces différents types d'aviation ou de vous imposer l'une d'entre elles, au moins pour un temps (*voir partie 4*).





## L'aviation générale

Ici vous allez retrouver trois activités distinctes toutes associées à des **conditions de travail\*** différentes :

- **L'instruction** (aéroclubs et écoles de pilotage ATO).
- **Le travail aérien** (remorquage planeur et banderole, largage de parachutistes, épandage, lutte-feu, observation, surveillance, photographie, cartographie, LIDAR, relais radio) ...
- **L'humanitaire**

L'instruction : En France **l'instruction en aéroclub** est très majoritairement dispensée sous forme de **bénévolat**... Cela permet aux aéroclubs de ne pas voir leurs charges exploser (*pas ou peu d'instructeurs à payer*) et aux instructeurs de voler de façon gratuite (*puisque c'est le stagiaire pilote qui paye les heures de vols*). Dans le jargon vous entendrez parler de « monter ses heures » (*les heures de vols sont souvent un critère d'embauche*).

En revanche **l'instruction en école de pilotage** (ATO, voir partie 3) est une activité **rémunérée** et le rythme est souvent calé sur des **horaires administratifs**, 08h-18H du lundi au vendredi, avec seulement certains soirs activité vols de nuit pour **400 à 650h de vol par an**.

Le travail aérien : **De nombreuses missions** de travail aérien, précédemment attribuées aux avions (*et hélicoptères*), **disparaissent au profit** de l'utilisation de plus en plus importante **des drones** ! Ici vous pouvez avoir des horaires administratifs comme des missions en France et à l'étranger pouvant s'étaler sur une période de 1 à 8 semaines pour **150 à 400h de vol par an**.

L'humanitaire : Comme pour l'instruction, une très grande partie des associations opérant des avions et hélicoptères dans le but de réaliser des missions **humanitaires** opèrent avec du personnel sous statut de **bénévolat**. Il y a néanmoins quelques compagnies spécialisées dans l'humanitaire dont vous pouvez être salariés (*pas en France*). Difficile de parler de rythme ici, vous êtes **souvent à la mission** pour répondre à un besoin, avec **des rotations de 1 à 8 semaines**.

*L'aviation générale c'est ça !*



Photo : Aviation Sans Frontières



## L'aviation d'affaire

Ici vous allez principalement transporter des passagers (*privé et EVASAN*) mais cela pourra également être du fret, ou même des organes et du sang. Le point commun de ces transports, et c'est bien ce qui caractérise l'aviation d'affaire, c'est que tous ces vols **répondent à une demande bien spécifique**. Pas de ligne régulière ici, et souvent des opérations très variées. En général vous avez moins de support opérationnel, vous êtes par conséquent **plus investi dans la préparation des vols et la gestion des passagers qu'en aviation de ligne**. Vous travaillerez « On call » ou avec un planning (*plus ou moins stable*) définissant une alternance de jours ou de périodes ON et OFF. **180 à 230 jours de travail effectif pour 300 à 800h de vols par an** (*très variable*) en fonction des différentes formes d'organisation de l'activité et du type d'opération ! Comptez jusqu'à 100 découchés par an.

- **Le propriétaire** (*vous êtes le/un pilote d'une personne ou d'une famille*) par exemple la famille royale du Bahreïn, BRF.
- **La société**, (*vous êtes le/un pilote de l'avion ou des avions d'une société*) par exemple la société Michelin ou le groupe Atlantic.
- **La multipropriété privée**, le GIE/ le club (*vous êtes le/un pilote du groupement d'intérêt de plusieurs sociétés ou d'une structure similaire à un club rassemblant plusieurs membres copropriétaires et partageant les frais*), par exemple l'EAPC.
- **La multipropriété commerciale** (*vous êtes le/un pilote d'une société chargée de faire voler les avions appartenant à un ou plusieurs propriétaires*) par exemple NetJets et Jetfly.
- **La compagnie d'aviation d'affaire** (*vous êtes le/un pilote d'une compagnie qui gère et fait voler une flotte d'avions qu'elle possède en propre ou non*) par exemple Tag aviation et Global Jet.

Le type d'opération (*court, moyen, long courrier, voir définition plus bas*) que vous effectuerez dépendra de l'avion sur lequel vous êtes qualifié. Attention en aviation d'affaire vous êtes parfois rattaché à la machine plutôt qu'à la société ! Ainsi si l'avion sort de sa flotte, en général vous suivez !

**L'aviation d'affaire c'est ça !**





## L'aviation de ligne

Ici vous volerez **principalement sur les lignes régulières du réseau de votre compagnie** (avec parfois des lignes saisonnières) ou **d'une compagnie partenaire pour laquelle vous opérez**. Vous travaillerez avec un planning (plus ou moins stable) définissant une alternance de jour ou de périodes ON et OFF. **150 à 200 jours de travail effectif pour 450 à 850h de vol par an** en fonction de la compagnie et du type d'opération. Vous pouvez parfois compter jusqu'à 120 découchés par an !

Vous trouverez ici deux activités différentes : Le transport de passager et le fret (cargo). Certaines compagnies combinent ces deux activités.

Il existe là aussi plusieurs types d'opérations :

- **Le régional et le court-courrier** (+ ou -2h de vol et/ ou petits volumes passagers)
- **Le moyen-courrier** (entre 2 et 6 h de vols, environ)
- **Le long-courrier** (souvent considéré comme plus de 6h de vols)

Nota sur le Charter : Dans l'activité de transport de passager vous pouvez retrouver deux sortes d'organisation : Soit la compagnie aérienne dans laquelle vous travaillez vend ses propres billets d'avion, soit elle loue ses services à un tiers (qui peut être une compagnie aérienne, une agence de voyage ou même un privé). Dans ce cas on parle de vols charters ou d'activité ACMI (pour Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance). Certaines compagnies combinent les deux formes d'organisation.

Là aussi l'activité et le type d'opérations auront des conséquences directes sur vos conditions de travail \*.

**L'aviation de ligne c'est ça !**





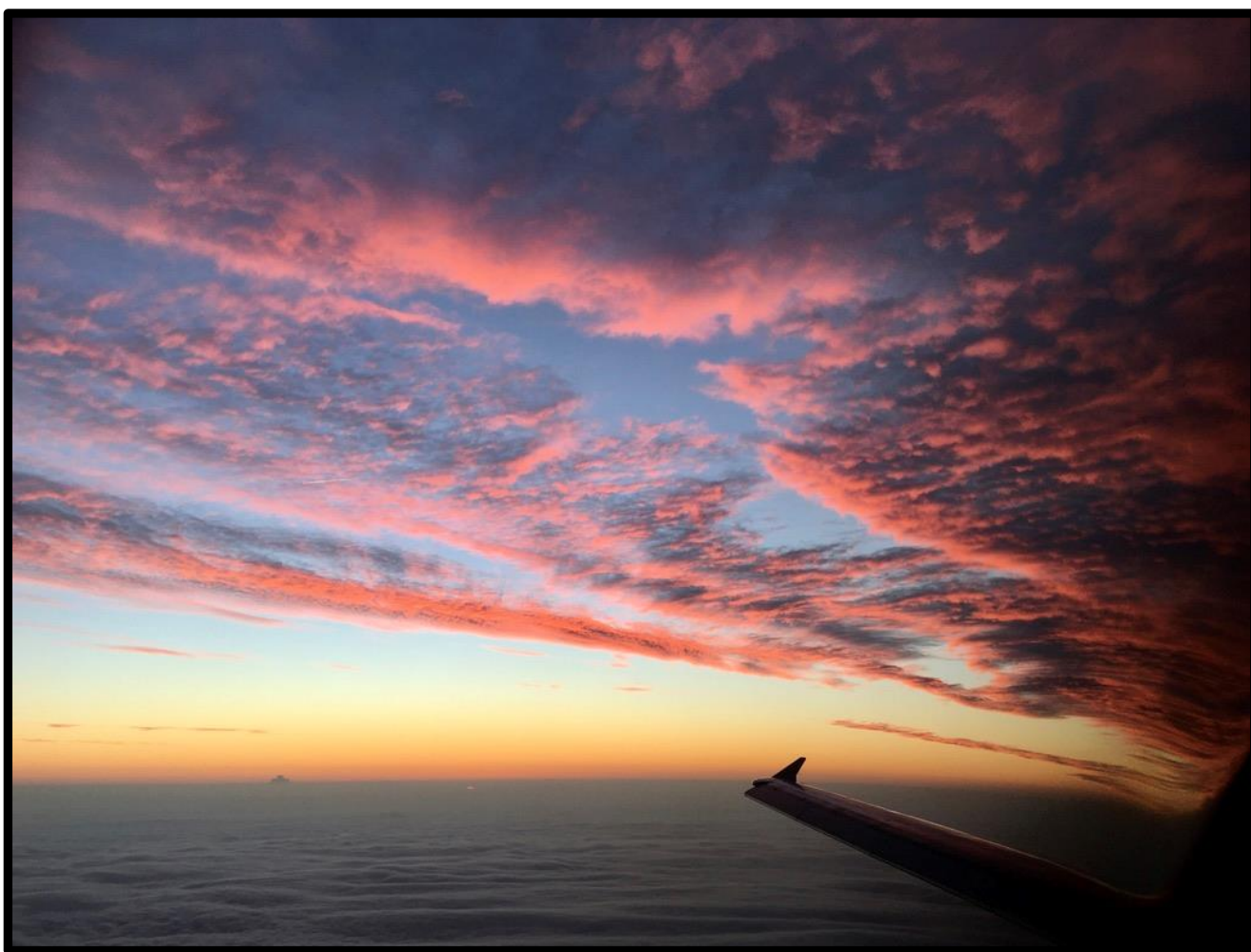
**Il y a bien sûr des mouvements de pilote entre ces trois types d'aviation.** Retenez qu'elles **sont différentes et ont toutes des avantages et des inconvénients.** Par conséquent elles possèdent toutes leurs supporters et leurs détracteurs ! C'est à vous de vous faire votre idée.

**De l'aviation générale vers l'aviation d'affaire ou l'aviation de ligne.** Les raisons souvent évoquées concernent la rémunération, l'envie de développer sa carrière sur de nouveaux réseaux et de nouvelles machines, la tentative d'éviter « le piège malheureux de la spécialisation » ! *(En gros ne pas être catalogué par certains employeurs comme un pilote d'aviation générale dans ce cas).*

***Nota :** Vous entendrez malheureusement souvent parler de « ce piège » qui n'a pour moi pas vraiment de sens ! (Pilote monomoteur versus bimoteur, monopilote vs multipilote, piston vs turbine, turbine vs réacteur, instruction vs travail aérien, aviation d'affaire vs ligne et que sais-je encore) ! Ce sera à vous de lutter contre ça et prouver que vous êtes **tout à fait capable de vous remettre en question et de vous adapter**, la base du métier quoi ...*

**De l'aviation d'affaire vers l'aviation de ligne**, cette fois, ce sont souvent des questions de « planning et de stabilité » qui sont en mises en avant.

**De l'aviation de ligne vers l'aviation d'affaire**, c'est plutôt en général des questions de diversité des opérations.





## B/ Carrière Civile Hélicoptère

On peut résumer le métier de pilote d'hélicoptère en deux types d'activité :  
**Le travail aérien et le transport aérien**



### Le travail aérien

Ici vous allez retrouver une grande diversité d'activités comme :



L'instruction, les baptêmes et les vols touristiques, les travaux de levage, la prise de vue, la lutte incendie, la cartographie et le repérage, le relais radio, l'épandage, la surveillance aérienne, la logistique etc.

**Horaires administratifs mais aussi des missions en France et à l'étranger pouvant s'étaler sur une période de 1 à 8 semaines en fonction de la société pour laquelle vous travaillez !**

### Le transport aérien

Ici vous allez transporter des passagers (et parfois du fret urgent et peu volumineux). Vous trouverez :

- **les vols de secours à personne**, (HEMS pour Helicopter Emergency Medical Services). En France ce sont **les vols SAMU** (vous effectuez des vols de secours primaire, comprendre A/R de l'hôpital au lieu de l'accident et secours secondaire, comprendre transfert entre hôpitaux). Vous alternez des **périodes de garde de 12 à 24h souvent 1 semaine ON puis une semaine OFF pour environ 20 et 25 semaines travaillées par an.**



- **le transport aérien au service des compagnies pétrolières**, (oil rig transport).

Vous transportez les opérateurs et équipages entre la terre et les plateformes. Vous travaillez en Mer du Nord, dans le Golfe Persique, le Golfe du Mexique, le Golfe de Guinée, et les côtes Malaisiennes. Vous aurez souvent des périodes de rotation de **3 à 8 semaines ON suivis d'autant de semaines OFF pour environ 25 à 30 semaines ON dans l'année**





- dans une moindre mesure **les vols de lignes régulières** (par exemple la liaison Nice-Monaco) et **l'aviation d'affaire**. (Ces prestations sont souvent proposées par les différentes sociétés exploitant des hélicoptères en travail aérien et se présentent comme des activités parmi les autres de la société. Vous ne retrouverez pas comme du « coté avion » des compagnies spécifiques d'hélicoptère d'affaire). Il y a par contre quelques propriétaires privés d'hélicoptère qui possèdent leurs propres pilotes. Le rythme est du coup dicté par les autres activités de la société.

**J'attire tout de suite votre attention** sur le fait que **l'activité transport aérien public mono-pilote n'est accessible qu'avec 1000h de vol ! En multi-pilote même s'il n'y a réglementairement pas de minima on vous demandera souvent 500 h !** Cette activité n'est donc pas envisageable en sortant de votre formation de pilote ! **Il vous faudra trouver un moyen de « monter vos heures » en passant par l'activité « travail aérien ».** En dehors des **vols des baptêmes, des convoyages et un peu plus tard de l'instruction** (quand vous aurez l'expérience requise pour le stage instructeur) **vous aurez globalement peu d'options.** En effet certaines missions comme, le levage (travail à l'élingue), nécessite une expérience et des compétences que vous n'aurez pas à ce moment-là ! D'autres missions que vous auriez pu exécuter, précédemment attribuées aux hélicoptères, ont disparu ou disparaissent aux profits de l'utilisation des drones ! Le chemin entre **la sortie d'école et les premières 500/ 1000h s'annonce donc délicat !**

Enfin sachez deux choses :

- Le marché pilote hélicoptère en France (et dans le monde) **est relativement petit** comparativement au marché avion !
- **80 à 90 % des besoins de pilotes d'hélicoptères sont couverts par les anciens pilotes militaires poursuivant leur carrière dans le civil** (c'est l'inverse coté avion).





Dans ces carrières civiles avion et hélicoptère, les mouvements de pilotes entre les différentes activités ou au sein d'une même activité sont souvent dictés par la volonté de :

- **Sécuriser sa carrière** (*sociétés dans lesquelles vous pourriez effectuer à priori toute votre carrière*).
- **Obtenir de meilleures conditions de travail\*** (*nous en reparlons en partie 4*).
- **Se rapprocher** de l'endroit où l'on souhaite vivre (*ou faciliter son commuting*).

## C/ Carrière Militaire et Étatique



Les carrières militaires sont en général **très dynamiques et vous demanderont beaucoup d'engagement, de sacrifice et de détermination**. Elles ne sont **clairement pas à envisager juste comme un moyen de faire une formation « de pilote civil gratuite »** ! Vous risqueriez de trouver le temps long...Rien ne vous empêchera cependant d'envisager, **par la suite, la poursuite d'une carrière civile**, c'est d'ailleurs le choix de beaucoup d'anciens navigants militaires.

Sachez qu'un pilote militaire est **militaire avant d'être pilote**, (*pilote est bien une spécialité du métier de militaire comme commando en est une autre*) ! Ainsi vous aurez souvent de nombreuses « **tâches annexes** » de militaire à effectuer en parallèle de vos vols. Il vaut mieux **avoir à minima « la fibre militaire »**. En moyenne **par an** vous volerez entre **150 et 200h dans la chasse et les hélicos de combat (NOSA 250 à 300h)**, entre **300 et 450h dans le transport et entre 200 et 300h en PATSIMAR et le reste des hélicos**. En fait dans la pratique **les heures dépendent beaucoup des OPérations EXtérieures (OPEX) et de vos qualifications**. Pour info *la norme OTAN est de 180h par an*.



Même si certaines **spécialités sont davantage « guerrières » que d'autres** (*comme pilote de chasse ou d'hélicoptère de combat*) **vous êtes par votre statut de militaire, le bras armé de la politique et de la diplomatie de votre État**. De plus vous aurez un **certain nombre de droits et de devoirs à honorer**, (*lecture obligatoire des extraits des textes de loi en encadré juste en dessous !*).

Il existe bien sûr des missions de service public, d'aide aux populations, d'évacuation, de secours, de dissuasion, de transport mais comprenez que **le but de toute votre préparation est bien de partir en opération** (*comprendre au combat*).





Vous serez confronté de facto à la notion de **sacrifice ultime** (*le don de la vie*), pour vous, vos frères d'armes mais aussi pour vos adversaires. Il vaut donc mieux avoir un peu réfléchi à ces notions avant qu'elles ne vous rattrapent une fois formé et bien en place dans l'institution !

[https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000037200631/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000037200631/)

« L'état militaire exige en toute circonstance esprit de sacrifice, pouvant aller jusqu'au sacrifice suprême, discipline, disponibilité, loyalisme et neutralité. Les devoirs qu'il comporte et les sujétions qu'il implique méritent le respect des citoyens et la considération de la Nation ».

[https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section\\_lc/LEGITEXT000006071307/LEGISCTA000006151517/#LEGISCTA000006151517](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006071307/LEGISCTA000006151517/#LEGISCTA000006151517)

« Les militaires jouissent de tous les droits et libertés reconnus aux citoyens. Toutefois, l'exercice de certains d'entre eux est soit interdit, soit restreint dans les conditions fixées au présent livre. Les opinions ou croyances, notamment philosophiques, religieuses ou politiques, sont libres.

Elles ne peuvent cependant être exprimées qu'en dehors du service et avec la réserve exigée par l'état militaire. Cette règle s'applique à tous les moyens d'expression.

Il est interdit aux militaires en activité de service d'adhérer à des groupements ou associations à caractère politique.

Les militaires peuvent être appelés à servir en tout temps et en tout lieu.

Les militaires doivent obéissance aux ordres de leurs supérieurs et sont responsables de l'exécution des missions qui leur sont confiées.

Toutefois, il ne peut leur être ordonné et ils ne peuvent accomplir des actes qui sont contraires aux lois, aux coutumes de la guerre et aux conventions internationales.

La responsabilité propre des subordonnés ne dégage leurs supérieurs d'aucune de leurs responsabilités. Les militaires en activité ne peuvent exercer à titre professionnel une activité privée lucrative de quelque nature que ce soit ».

## Pilotes dans les Armées Françaises

Les filières militaires pilote (*hors Gendarmerie*) possèdent deux voies d'accès différentes :

- Soit comme **Officier de Carrière** (*concours niveau CPGE ou bac +3 à +5*)
- Soit comme **Officier Sous Contrat, OSC** (*sélection EOPN/ EOPAN, niveau Baccalauréat ou +*)
- (*Et maintenant une troisième voie pour l'AAE avec le recrutement d'Officier Commissionné*).

Dans le **premier cas**, votre carrière va durer, en moyenne, entre **25 et 35 ans** et **vous ne ferez qu'une partie de celle-ci comme pilote opérationnel**. Le reste de votre carrière sera occupé par des **fonctions d'encadrement et de commandement** (*vous êtes cadre en quelque sorte*).

Dans le **second cas**, votre carrière va durer, en moyenne, entre **10 et 20 ans** (*par contrats successifs renouvelables*) et sera au contraire **basée sur votre métier de pilote opérationnel** (*et éventuellement d'instructeur*). **Vous n'aurez ici pas vocation à occuper des fonctions d'encadrement**.

Sous certaines conditions et via un concours vous pourrez devenir officier de carrière (*ce qui rallongera votre temps de service et vous ouvrira les fonctions associées*).

Tout comme dans le civil vous retrouverez chez les militaires nos deux familles de pilotes (*avion et hélicoptère*).

Il y a des pilotes dans les quatre Armes que sont :

- L'Armée de l'Air et de l'Espace.
- L'Armée de Terre, avec l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT).
- La Marine Nationale, avec l'Aéronautique Navale.
- La Gendarmerie Nationale avec les Force Aérienne de Gendarmerie (FAG).





**° Hors missions particulières, OPEX et embarquement** (soit une bonne partie du temps quand même) vous avez un rythme de « travail normal », du lundi au vendredi (avec activité vol de nuit possible certains soirs). Sauf durant certaines périodes de votre formation, vous habitez hors base. Vous restez cependant comme tout militaire **disponible et mobilisable 24/7/365 !**

A/ Dans l'Armée de l'Air et de l'Espace vous trouverez six métiers :

- **Pilote de chasse** (Mirage 2000 et Rafale).
- **Navigateur Officier et Système d'Armes, NOSA** (Mirage 2000D, Rafale B + rares NOSA transport).
- **Pilote de transport** (DHC-6, TBM-700, Be-350, C-235, C130H-J, A400M, A330, E-3F, Falcon-7X et 8X à venir).
- **Pilote d'hélicoptère** (Fennec, Puma, Super-Puma, Caracal, Guépard à venir).,
- **Pilote de drone** (6 MQ-9 Reaper).

En tant que pilote de chasse et NOSA vous remplissez des missions d'assaut conventionnel (bombardement, appui feu) de dissuasion nucléaire, de défense aérienne et de reconnaissance.

En tant que pilote de transport vous remplissez des missions de transport (Hommes, matériel, armement) stratégique (comprendre de la France vers les théâtres d'opérations) et tactique (comprendre inter-théâtres). Mais aussi des missions de largage (personnel et matériel), de renseignement et de détection, de ravitaillement en vol, d'évacuation et de service public.

En tant que pilote d'hélicoptère vous remplissez des missions de transport tactique et de haute autorité, de défense aérienne, de recherche et de sauvetage, d'évacuation, de renseignement, de soutien et de service public.

En tant que pilote de drone vous remplissez des missions de renseignement et d'appui feu.



B/ Dans la Marine Nationale quatre métiers de pilote différents :

- **Pilote de chasse** (*Rafale M*).
- **Pilote de guet aérien** (*E-2C/D, Hawkeye*).
- **Pilote de patrouille, de surveillance et d'intervention maritime**, PATSIMAR (*Atlantique 2, Falcon-10-50-200 et 2000 à venir*).
- **Pilote d'hélicoptère** (*Dauphin, Panther, Caïman, Guépard*).

En tant que pilote de chasse même mission que dans l'Armée de l'Air et de l'Espace mais en partie depuis une base en mouvement, le porte avion (*PAN*) !

En tant que pilote de guet aérien vous remplissez des missions de détection et de renseignement, depuis la terre et le porte-avions (*Hawkeye*) !

En tant que pilote de PATSIMAR vous remplissez des missions de surveillance des espaces maritimes, de renseignement, de sauvetage mais aussi de lutte anti-surface et anti sous-marine (*atlantique 2*).

En tant que pilote d'hélicoptère vous remplissez des missions de surveillance, de lutte anti-surface et sous-marine, de soutien, de sauvetage et de service public.

C/ Dans l'ALAT, 3 métiers de pilotes différents :

- **Pilote d'hélicoptère de combat** (*Gazelle, Tigre*)
- **Pilote d'hélicoptère de manœuvre** (*Puma, Cougar, Caracal, Caïman, Guépard à venir*)
- **Pilote d'avion** (*TBM-700, PC-6*)

Nota : on entre dans l'ALAT pour devenir pilote d'hélicoptère. Pendant votre formation, ou plus tard pendant votre carrière, vous aurez peut-être l'opportunité de changer de spécialité.

En tant que pilote d'hélicoptère de combat vous remplissez des missions de reconnaissance, d'interception, d'appui feu, d'escorte, d'attaque et de destruction.

En tant que pilote d'hélicoptère de manœuvre vous remplissez des missions de transport (*Homme matériel armement*) et d'assaut, de soutien, de sauvetage et de service public.

En tant que pilote d'avion vous remplissez des missions de transport d'autorité (*TBM*) auxquelles s'ajoutent des missions de largage et de soutien logistique (*PC6*).

D/ Dans la Gendarmerie Nationale il n'y a qu'une seule famille de pilote mais deux spécialités :

- **Pilote d'hélicoptère de plaine** (*environ 125 pilotes opérant sur H135, Écureuil et bientôt Guépard*)
- **Pilote d'hélicoptère de montagne** (*environ 25 pilotes opérant sur H145 et Écureuil*).

En tant que pilote d'hélicoptère de plaine vous appuyez l'ensemble des missions de la gendarmerie, allant d'une mission de police pure et dure à la recherche et au secours à personne. Le spectre est très large et les opérations variées.

En tant que pilote d'hélicoptère montagne bien que vous puissiez aussi être appelé sur toutes les missions gendarmerie, votre mission principale sera le secours à personne en milieu « montagne », (*Corse, Réunion, Pyrénées, Alpes*).

Dans les deux cas vous serez affecté pour une durée souvent comprise entre 2 et 4 ans dans une Section Aérienne de Gendarmerie, SAG ou vous monterez **des gardes de 24H pour environ 120 alertes par an** (*comprendre dans l'hélicoptère*). Ainsi vous volerez **entre 180 et 220h par an**. Les autres jours sont partagés entre des jours de service (*ou en plus de tâches administratives vous pourrez éventuellement renforcer ou remplacer le pilote d'alerte*) et des jours de repos.



Nota : L'accès au métier de pilote d'hélicoptère en Gendarmerie est assez particulier et dépend beaucoup des besoins. **Il se fait uniquement en interne**. Ainsi on entre dans la gendarmerie pour être gendarme et on devient (*éventuellement*) pilote d'hélicoptère.

**Si on est déjà pilote d'hélicoptère** c'est pareil mais deux cas différents se présentent : les anciens militaires (*ou sur le point de terminer leurs contrats*) et les civils.

- Pour les militaires, après avoir passé et réussi le concours (*officier ou sous-officier*) vous pourrez pendant votre formation gendarmerie ou à l'issue de celle-ci, passer un test de compétence pilote à Cazaux. En cas de réussite vous rejoindrez les FAG, mais en cas d'échec il vous faudra choisir entre une autre spécialité et la démission !

- Pour les pilotes civils, pas de différence entre vous et un non pilote ! Il vous faudra après avoir réussi le concours, réaliser au moins quatre années d'activité dans une autre spécialité avant de pouvoir demander à passer la sélection pilote interne (*à savoir les test ALAT à Vincennes*). Si vous êtes retenu vous démarrerez le cursus pilote militaire à l'EALAT de Dax.

Quel que soit votre cursus vous serez initialement formé comme pilote de plaine et vous pourrez pendant votre carrière passer la sélection pour (*en cas de réussite*) accéder à la formation montagne.





## Pilotes dans les services d'État Français

On y pense moins, mais on retrouve aussi des pilotes dans les trois entités d'État que sont :

- Les Douanes
- La Sécurité Civile
- La Direction Générale de l'Aviation Civile, DGAC.

*(Vous trouverez les prérequis exacts pour rejoindre ces filières en partie 2/C)*

### A/ Les Douanes.

Dans les Douanes, vous retrouverez nos deux familles de pilotes :

- Pilote avion *(environ 45 personnels volant sur les 7 Beech-300/ 350-ER)*
- Pilote hélicoptère *(environ 30 personnels volant sur les 2 AS-355 et les 7 H-135)*



En tant que pilote d'avion et d'hélicoptère des douanes vous pouvez bien sûr appuyer l'ensemble des missions de l'institution, mais votre mission principale sera la surveillance maritime (*trafic maritime, trafics illicites, contrôle des pêches, de la pollution, de l'immigration et secours*). Votre activité répond au besoin et peut donc s'étaler sur l'ensemble des jours et des nuits de l'année (*week-end et jours fériés*). Je ne connais pas le rythme précis de ces métiers.

### B/ La Sécurité Civile

Ici encore vous retrouvez nos deux familles de pilotes avec :

- Pilote avion *(80 personnels environ volant sur Dash-8, Canadair CL-415 et Beech-200)*
- Pilote hélicoptère *(100 personnels environ volant sur H-145)*



En tant que pilote d'avion vous remplissez principalement des missions de reconnaissance et de prévention et d'extinction de feux de forêt. Avec le Dash vous pourrez aussi participer à des missions de transport (*hommes et matériels*) au profit de la sécurité civile ou d'autre entités d'État.



En tant que pilote d'hélicoptère vous remplissez principalement des missions de secours à la personne mais vous pouvez aussi être employé pour de la reconnaissance feux ou tout autre mission au profit d'une autre entité d'État.

Vous montez **des gardes de 24H pour environ 100 jours d'alertes par an représentant environ 200h de vol**. Les autres jours sont partagés entre des jours de services (*ou en plus de tâches administratives vous pourrez éventuellement renforcer ou remplacer le pilote d'alerte*) et des jours de repos.

Sachez que le recrutement avion de la sécurité civile comporte une spécificité.

Celui-ci **se fait soit pour des commandant de bord (classe A) soit pour des copilotes (classe B et D)**. Le recrutement **classe A est dimensionné et donc uniquement pourvu par des anciens pilotes militaires**.

En tant que **civil** vous n'avez donc accès qu'au recrutement **classe B et D**. Vous n'avez pas vocation à devenir CDB.

Nota : Les métiers de **pilote des douanes et de la sécurité civile avion et hélicoptère nécessitent pour pouvoir se présenter au concours de justifier d'une certaine expérience (voir partie 2/ C)**. Ils ne sont ainsi pas accessibles à la sortie des écoles de pilotage. Il vous faudra donc nécessairement passer par la case travail aérien (*ou transport aérien mais cette expérience est en général moins reconnue pour ces filières-là*) afin de **monter vos heures avant d'être éligible au concours**.

Nota : Les postes de **pilote d'hélicoptère des filières sécurité civile et douanes sont en grande majorité grésés par des pilotes issues des armées** et ayant terminé leurs contrats !

C/ La Direction Générale de l'Aviation Civile, ENAC et DSAC



Eh oui, même si ce n'est souvent pas le premier métier de pilote auquel on pense, vous **pouvez tout à fait effectuer une carrière longue de pilote dans la direction générale de l'aviation civile**. Il n'y a par contre ici que des **pilotes d'avions**.

La DGAC possède **deux entités** employant des pilotes faisant voler un peu plus de 110 avions (*TB-10/20, DA-40, D140, CAP 10, Baron 58, DA42 et Beech 200*) : **L'ENAC** (80 à 100 personnels environ) et la **DSAC** (25 à 35 personnels environ)

**A l'ENAC votre mission principale sera la formation** en vol (*élèves pilote de ligne nationaux et étrangers, corps technique, mais aussi des instructeurs*). Au cours de votre carrière vous pourrez intervenir sur toutes les étapes de cursus de formation (*SEP, MEP, IR, MCC, QT, voltige, montagne, voir partie licence plus bas*). Avec de l'ancienneté vous aurez la possibilité d'être détaché comme copilote en compagnie aérienne ou d'accéder à l'activité de pilote de calibration.





**A la DSAC votre mission principale sera le contrôle.** Soit en tant que pilote inspecteur pour l'aviation générale, soit comme pilote au pôle d'expertise du personnel navigant (*PEPN*), ou bien en qualité de pilote à l'organisme de contrôle en vol (*OCV*) pour l'aviation de ligne et d'affaire.

### [Pilote dans la composante de Défense Air Belge](#)

**Aussi étonnant que cela puisse paraître vous pouvez rejoindre, sans la nationalité Belge, la composante de défense Air Belge afin d'y être pilote !**

Comme dans les armées françaises il y a deux niveaux de recrutement : Officier de carrière (*École Royale Militaire*) et Officier sous-contrat (*Pilote auxiliaire*).

Vous retrouverez les métiers suivants :

- Pilote de chasse (*F16 et F35*).
- Pilote de transport (*C-130, A400M, Falcon 20 et 7X*).
- Pilote d'hélicoptère (*A109, NH-90 et Alouette 3 mais plus pour longtemps*).
- Pilote de drone (*B hunter, MQ-9 à venir*).

---

Vous pouvez bien sûr imaginer une carrière avion ou hélicoptère qui serait une combinaison de plusieurs de ces métiers. Aussi, bien qu'il y ait des exemples de pilotes ayant réussi une double carrière avion et hélicoptère, tabler sur celle-ci est très compliqué !

**Alors décidé, quel(s) pilote(s) voulez-vous être ? 😊**





## Partie 2, licences de pilote

PPL CPL MPL ATPL SNPL et PEL..... Quel bordel !

Je suis souvent confronté à **bon nombre de questions concernant les licences qu'il faut avoir pour exercer le métier de pilote**. Après la lecture de la première partie vous aurez compris que le début de la réponse passe par quel métier de pilote vous souhaiteriez réaliser...

### A/ A savoir sur les licences

**Pour pouvoir être rémunéré en tant que pilote** (avion ou hélicoptère) vous devrez posséder la licence de pilote professionnel, soit le **CPL** (Commercial Pilot Licence).

**L'aviation civile possède un cadre mondial** qui harmonise et régleme à l'échelle de la planète de nombreux sujets concernant l'exploitation des avions et des hélicoptères, c'est L'OACI ou ICAO en anglais (*International Civil Aviation Organisation*).

Malgré cela et tout particulièrement sur le sujet des licences, il y a des divergences entre États. **Ainsi certains états ne reconnaissent pas les licences obtenues dans d'autres états.** (Ils jugent le format ou le contenu non conforme à leurs propres exigences. En revanche ils reconnaissent toujours l'expérience à savoir le nombre d'heures de vol que vous avez).

Ceci veut donc dire que **pour travailler dans ces états-là**, il vous faudra soit **suivre votre formation dans cet état**, soit **passer des équivalences de licence** afin d'ajouter à votre licence de base, la variante nationale requise !

Pour faire simple, les principales licences délivrées sont des licences :

**EASA** (Licence européenne validée et reconnue par ces **32 états membres Européens**)

<https://www.easa.europa.eu/en/light/topics/easa-member-states>

**UKCAA** (licence UK)

**FAA** (Licence US)

**TCCA** (Licence Canadienne)

**CASA/ CAANZ** (Licence Australienne et Néo-Zélandaise)

**FATA** (Licence Russe)

**JCAB** (Licence Japonaise)

**CAAC** (Licence Chinoise)

Ainsi on retrouve deux cas :

- **Pour travailler dans un état ne faisant pas partie de la liste ci-dessus**, la licence d'un des pays de cette liste sera suffisante. (Cet état considèrera votre licence de base comme pertinente et vous délivrera une licence nationale sur la base de celle-ci sans formation ou test supplémentaire et donc à moindre coût).
- **Mais pour travailler dans un état de la liste ci-dessus**, il vous faudra la licence délivrée par celui-ci. (Dans ce cas, si vous n'avez pas la licence de l'état en question, celui-ci vous demandera de suivre des formations et d'effectuer des tests supplémentaires en vue de l'obtention de sa licence).







**Exemples :** Vous pourrez travailler aux Émirats Arabe Unis ou dans à peu près tous les états du continent Africain avec une licence EASA, FAA ou TCCA par exemple. Mais pour travailler aux USA, il vous faudra absolument une licence FAA (*en plus d'un visa mais nous en reparlerons*), idem en Chine, au Japon ou en Europe !

Nous pouvons même affiner encore et être un peu plus spécifique :

Pour voler **professionnellement** sur un aéronef **vous retrouverez deux cas :**

- **Commercial, CAT** (*Commercial Air Transport operation*) : Ici vous devrez posséder **les licences du pays ayant procédé à l'immatriculation de l'AOC** (*Air Operator Certificate*) de votre compagnie.
- **Non Commercial, NCO et NCC** (*Non Commercial Operations and Non Commercial Complex Operations*) : Ici vous devrez posséder la **licence du pays ayant procédé à l'immatriculation de l'aéronef** (*sauf si le pays dans lequel vous exploitez l'aéronef reconnaît votre licence*) !

*C'est l'exemple typique d'un **avion immatriculé N**-(FAA donc) et exploité en **privé, NCO, NCC** (hors commercial donc hors AOC) en aviation d'affaire ou aviation générale **en France**.*

*Si le pilote possède une licence EASA Française il peut voler sur cet avion dans les limites du territoire national.*

*S'il possède une licence EASA autrichienne il ne peut pas voler sur cet avion en France mais il pourrait le faire en Autriche toujours dans les limites du territoire national Autrichien.*

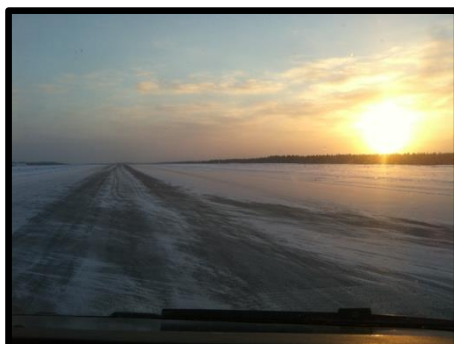
*S'il possède une licence FAA il peut voler sur cet avion sans restriction géographique.*

Ainsi, avant de vous lancer, je vous engage à **regarder quelles sont les licences dont vous avez besoin pour le pays ou les pays où vous souhaiteriez travailler**, afin de :

- Soit **passer directement les bonnes licences**,
- Soit **bien prendre en compte le coût des éventuelles formations et ou équivalences** que vous devrez passer dans le cadre de votre « **conversion de licence** ».

Vous trouverez toutes les définitions sur le site de l'EASA. Vous pouvez aussi consultez les FAQs :

<https://www.easa.europa.eu/faq/19131>





## B/ Les licences et qualifications

Obtenir une licence c'est : réussir la **partie théorique**, puis obtenir la **partie pratique**.

### La partie théorique c'est :

Des cours et des examens théoriques (*souvent des QCM à 75% de bonnes réponses*), permettant la **validation de la théorie, pour une période donnée**, avant laquelle vous devrez vous présenter à l'épreuve pratique correspondante.



### La partie pratique c'est :

Des briefings, des simulateurs, des vols, des débriefings, suffisamment d'expérience (*heures de vols*), l'épreuve théorique validée et à jour, et bien sûr une **épreuve en vol ou au simulateur (examen)**.

**Théorie + Pratique = obtention de la licence (brevet) et des privilèges associés.**

Une fois la licence obtenue vous pouvez ajouter à celle-ci des qualifications particulières, vous permettant de nouveaux privilèges.



### Médical Pilote :

**La validité de vos licences est soumise à la validité de votre certificat médical.** Il y a deux types de certificat médical EASA :

- Un pour les pilotes de loisir, classe 2
- Un pour les pilotes professionnels, classe 1. Celui-ci est valide 1 an (*6 mois après 60 ans ou 40 ans en mono pilote*) et doit donc **être renouvelé avant**

**chaque échéance.**

Il est donc possible **de perdre son aptitude médicale** et par conséquent **les privilèges de sa licence de pilote** au cours de sa carrière !

En France votre visite d'admission (*la première*) devra être faite dans un des centres aéromédicaux (AeMC).

Les visites suivantes (*prorogation*) pourront être effectuées par des médecins aéromédicaux (AME).

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Liste\\_des\\_centres\\_aeromedicaux.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Liste_des_centres_aeromedicaux.pdf)

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste\\_medecins\\_examineurs\\_agrees\\_dgac\\_classe\\_un.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste_medecins_examineurs_agrees_dgac_classe_un.pdf)

Vous pouvez tout à fait effectuer cette visite dans n'importe lequel des 32 états de la zone EASA.

Aussi **sachez que si vous êtes déclaré inapte** vous avez la possibilité de faire une demande d'étude de votre dossier par une commission spéciale qui se réunira pour statuer sur votre dossier. Il s'agit **du Conseil Médical de l'Aéronautique Civile (CMAC)**. Il existe des gens qui après cette commission (et grâce à l'apport de pièces justificatives supplémentaires apportées par des spécialistes) se sont vu déclarés aptes par dérogation !

Les normes médicales c'est par ici :

[https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article\\_lc/LEGIARTI000022373179/2010-06-20](https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000022373179/2010-06-20).



**Nota :** Les normes médicales FAA sont moins restrictives que les normes EASA. Aussi certains « tracés médicaux » conduisant à une perte de licence médicale EASA passeraient en dérogation en licence FAA, à condition d'avoir préalablement réussi la visite d'admission ! Il peut donc être intéressant de posséder les deux licences médicales. Dans certains cas vous pourriez continuer de voler avec votre licence FAA là où vous auriez dû arrêter si vous ne possédiez que des licences EASA !



### Licences :

Pour l'avion, Il existe trois types de licences professionnelles différentes et de nombreuses qualifications associées :

- **CPL** (*Commercial Pilot Licence*), la licence de pilote professionnel.
- **ATPL** (*Airline Transport Pilot Licence*), la licence de pilote de ligne.
- **MPL** (*Multi-Pilot Licence*), la licence de pilote de ligne, délivrée après une formation de type MPL (*formation construite sur mesure pour former spécifiquement des officiers pilotes de ligne*).

Pour l'hélicoptère il y en a deux :

- **CPL**
- **ATPL**.

Ainsi votre licence sera soit suivie de la lettre **A pour avion**, soit de la lettre **H pour hélicoptère**, (*exemple, ATPL (A), CPL (H)*).



Nota : il existe une licence de pilote de loisir dont vous devez avoir connaissance car elle peut vous concerner, il s'agit du **PPL** (*Private Pilot Licence*).

Bien que n'étant pas une licence professionnelle **c'est une étape obligatoire dans un certain parcours de formation à la licence de pilote professionnel** (*nous y reviendrons en partie 3*).

**Frozen ATPL** : voir nota sur l'ATPL un peu plus bas.

### Qualifications :

**FCL 1.028**, l'anglais aéronautique, noté de 1 à 6, avec obligation de justifier d'un **niveau 4 pour pouvoir exercer**.

**IR** (*Instrument Rating*) c'est la qualification de vol aux instruments (pour voler sans ou avec très peu de visibilité extérieure). Celle-ci est soit SE (*Single Engine*) ou ME (*Multi Engine*) ou les deux et vous donne le droit de voler aux instruments seul à bord, SP (*Single Pilot*) ou accompagné d'un autre pilote qualifié, MP (*Multi-Pilot*).

**PBN** (*Performance Base Navigation*) c'est la qualification vous permettant de voler aux instruments avec une navigation basée sur des moyens satellites. Dans la pratique depuis Avril 2021 cette formation devenue obligatoire est associé à votre qualification IR EASA.

**MCC** : (*Multi-Crew Coordination*) est une formation au travail en équipage. C'est un **prérequis à toute entrée en Type Rating avion/ hélicoptère multi-pilote (CS-25/ 29)**. Elle vous sera aussi demandée sur tout avion/ hélicoptère certifié mono-pilote **mais exploité en multi- pilote** (*voir nota sur l'ATPL plus bas*).

### Coté avion :

A part pour les **monomoteurs et bimoteurs à pistons**, où une Qualification de Classe globale (*Class Rating, CR*) vous permettra de voler sur l'ensemble des machines de cette classe, pour **tout autre aéronef vous devrez être spécifiquement qualifié sur cette machine** et donc posséder une *CR machine* ou un *Type Rating, TR*.

**CR SEP** : (*Class Rating Single Engine Piston*), vous permet de voler sur tous les monomoteurs à pistons sauf restrictions particulières.

**CR MEP** : (*Class Rating Multi Engine Piston*), vous permet de voler sur tous les bimoteurs à pistons sauf restrictions particulières.

**CR Machine** : (*Class Rating spécifique*) vous permet de voler uniquement sur cette machine. C'est souvent le cas pour toutes les machines mono-pilote « complexe » (*exemple PA31T/ TBM/ PC-12*) ne rentrant pas dans le cadre réglementaire d'un Type Rating.

En France vous entendrez parfois parler de QC (*Qualification de Classe*).

**TR** (*Type rating*) pour tous les avions dont la complexité nécessite une formation propre à cet avion autre qu'une Class Rating spécifique. En France vous entendrez parler de QT (*Qualification de Type*).



**JOC/T** : (*Jet Orientation Course/ Training*) cette formation en plus de renforcer le travail en équipage vous apprend les rudiments du **maniement d'un avion à réaction**. Elle est parfois demandée par certaines compagnies avant l'entrée en Type Rating.

A savoir : MCC et JOC ne sont pas tamponnés sur votre licence (*mais enregistré à l'aviation civile*) ! Vous aurez juste un certificat attestant de votre réussite à une telle formation. Certificat que vous devrez présenter pour votre entrée en TR.

Quelques exemples : avec une QC SEP vous pourrez voler sur TB20, DR400, PA28, SR-20...mais pour faire du TBM ou du PC12 il vous faudra la qualification de classe spécifique à cette machine (*SET TBM ou SET PC12*).

Avec une MEP vous pourrez voler sur PA44, DA42, Baron 58...mais pour voler sur PA31T, B90 ou P180 il vous faudra la qualification de classe spécifique à chacun de ces avions.

Enfin pour tous **les avions qui ne rentrent réglementairement pas dans le cadre de la Class Rating (SEP/ MEP/ spécifique) il vous faudra un Type Rating**.

### **Coté hélicoptère :**

Simple, **il n'y a que des Type Ratings**.

Bien que vous retrouviez les mêmes types de motorisation SEP (*Single Engine Piston*) SET (*Single Engine Turbine*) et MET (*Multi Engine Turbine*) **il n'y a pas de Class Rating générale ! Il vous faudra donc un Type Rating pour chacun des hélicoptères sur lesquels vous volerez ou travaillerez.**

Les listes sont ici :

<https://www.easa.europa.eu/document-library/product-certification/typeratings-and-licence-endorsement-lists>





## Enfin il y a les qualifications d'instructeur (*Instructor*) :

**FI** (*Flight Instructor*) pour pouvoir former des pilotes à l'obtention d'une licence de loisir (LAPL, PPL) ou d'une licence de pilote professionnel (CPL).

Vous pourrez ajouter à cette qualification d'instructeur de base des variantes pour pouvoir enseigner d'autres disciplines comme l'IR (*IRI*) ou la MEP (*CRI*).

**CRI** (*Class Rating Instructor*) pour pouvoir former aux Class Ratings (*SEP/MEP/Spécifique*).

**IRI** (*Instrument Rating Instructor*) pour pouvoir former au vol aux instruments

Nota : Aux États Unis, on parle de CFI (*Certified Flight Instructor*) CFII (*Certified Flight Instrument Instructor*) et de MEI (*Multi Engine Instructor*).

**STI** (*Synthetic Training Instructor*) pour réaliser des formations sur **entraîneur de vol**.

**SFI** (*Synthetic Flying Instructor*) pour réaliser des formations sur **simulateur de vol**.

**MCCI** (*Multi-Crew Coordination Instructor*) pour réaliser des formation MCC.

**TRI** (*Type Rating Instructor*) pour pouvoir former aux Type Ratings (*au simulateur et en vol*) et réaliser de la formation avancée comme par exemple de l'Adaptation En Ligne, AEL.

Toutes ces qualifications d'Instructeur ont bien sûr leurs équivalents en Examineur (*Examinator*). Celles-ci octroient le privilège à leur détenteur d'agir en tant qu'examineur afin de délivrer ces licences. Il s'agit des FE, IRE, CRE, TRE, STRE.

## Équivalences scolaires !

**A savoir** : L'obtention d'une **licence pratique de pilote professionnel** correspond à un **niveau scolaire** inscrit au Répertoire National des Certifications Professionnelles (*RNCP*) grâce à la publication **d'arrêtés au Journal Officiel**.

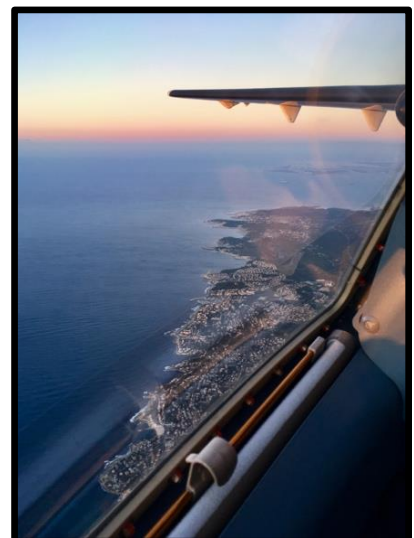
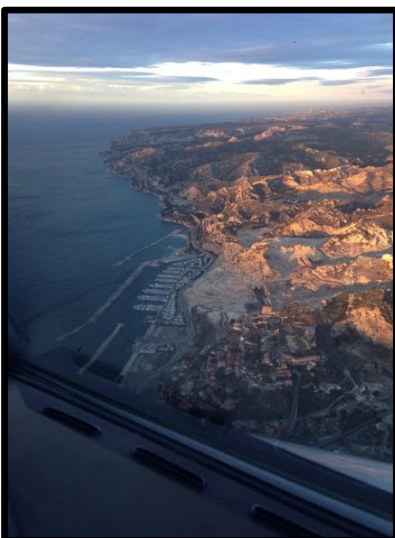
<b>CPL</b>	=	Baccalauréat (Niveau IV, nomenclature Européenne <b>niveau 4</b> )
<b>CPL + IR</b>	=	Bac + 2 (Niveau III, nomenclature Européenne <b>niveau 5</b> )
<b>ATPL</b>	=	Bac + 3/4 (Niveau II, nomenclature Européenne <b>niveau 6</b> )

Aussi sachez qu'une qualification FI vous donne un DE-JEPS vol à moteur.

<https://www.ecologie.gouv.fr/equivalence-des-titres-aeronautiques>

<https://www.ffa->

[aero.fr/SITEFFAPROD\\_WEB/fichiers\\_ffa/Espace\\_Instructeurs/Cle\\_Instructeur/Newsletter35/note\\_DEJEPS\\_vol\\_a\\_moteur-V10-03-2016.pdf](https://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD_WEB/fichiers_ffa/Espace_Instructeurs/Cle_Instructeur/Newsletter35/note_DEJEPS_vol_a_moteur-V10-03-2016.pdf)





## Note sur l'ATPL :

**L'ATPL théorique réunit tous les sujets du CPL et de L'IR théorique** et vous permettra donc l'obtention d'un CPL et/ou d'un IR pratique.

En revanche le CPL théorique et l'IR théorique ne vous permettront pas l'obtention d'un ATPL pratique ! A partir du moment où vous débutez votre formation vous avez 18 mois pour passer l'ensemble des certificats de L'ATPL théorique (14 UE). Après l'obtention du dernier UE, votre théorique reste valable pendant 36 mois. C'est donc le temps que vous avez pour passer un CPL, un IR ou les deux.

Vous entendrez parfois parler de la licence « **Frozen ATPL** ». Cela signifie **ATPL théorique + licence pratique CPL/ IR**. Le terme Frozen provient du fait qu'avec une qualification IR à jour, la date de validité de votre ATPL théorique est « gelée », elle n'avance plus. Ainsi vous avez le temps d'acquérir l'expérience qui vous autorisera à vous présenter à l'examen de l'ATPL pratique (*voir plus bas*). Si par la suite vous perdez votre IR, la validité de votre théorique recommence à courir mais cette fois elle sera de 7 ans.

Cette licence ATPL, elle sert à quoi ?

**L'ATPL pratique est un prérequis à la fonction de commandant de bord sur avion et hélicoptère dit « large », norme CS-25 et norme CS-29** (*voir plus bas*).

Ces types d'avions et d'hélicoptères nécessitent un **pilotage à deux**. Il y aura donc deux fonctions dans ces cockpits.

- Celle de **Commandant De Bord, CDB** (*Captain, CPT*)
- Celle de **Officier Pilote de Ligne, OPL**, souvent appelé copilote, (*First Officer, FO*)

**Le pilote CDB doit posséder l'ATPL pratique**, l'OPL pas nécessairement. Par contre les deux pilotes devront posséder le TR machine (*et donc la MCC*).

**Aussi ce n'est pas parce que vous posséderez l'ATPL pratique que vous serez CDB**. Cette licence n'est qu'un prérequis à la fonction.

**Pour devenir CDB il vous faudra réussir le processus mis en place par votre employeur après avoir obtenu l'ATPL pratique.**

Comment obtenir un ATPL pratique alors ?

**Coté avion**, votre licence **Frozen ATPL** deviendra une licence **ATPL pratique** lorsque vous justifierez d'au moins **1500h de vol totales** (*comprenant 500h multi-pilote*) et que vous **réussirez une épreuve de compétence au simulateur**.

De même votre licence **MPL** deviendra une licence **ATPL pratique** lorsque vous justifierez d'au moins **1500h de vol multi-pilote** et que vous réussirez **une épreuve de compétence au simulateur**.

**Coté hélicoptère**, votre licence CPL (*+ATPL théorique*) + IR/ME + MCC deviendra une licence ATPL pratique lorsque vous justifierez d'au moins **1000h de vol totales** (*dont 350h multi-pilote*) et que vous réussirez **une épreuve de compétence au simulateur ou en vol**.

Nota sur les certifications avion et hélicoptère : On parle de CS pour Certifications Spécifications (*anciennement JAR pour Joint Airworthiness Requirements*). **C'est un ensemble de règles que doivent**



respecter les constructeurs d'aéronef pour la fabrication d'un modèle. Ces obligations seront toutes vérifiées par l'autorité de l'aviation civile en charge du constructeur (*mais pas que*), et ce processus mènera à la **certification de l'aéronef**, sorte de « permis pour voler ».

Ces réglementations impactent notre activité en définissant le nombre de pilotes réglementaire :

**Un seul pilote pour la catégorie « small aircraft and helicopter » CS-23 et CS-27.**

**Deux pilotes pour la catégorie « large aircraft and helicopter » CS-25 et CS-29.**

**CS 25 : Avions** à réacteur de plus de 10 places ou de masse supérieure à 5,670 T et avions à hélice de plus de 19 places ou de masse supérieure à 8,618 T.

**CS 29 : Hélicoptère** de masse supérieure à 3,175 T.



## C/ Résumé licences et expérience versus carrière

### Carrière civile avion :

- Dans **l'aviation générale** il vous faudra soit :

CPL (travail aérien/ humanitaire)

CPL + IR (travail aérien/ humanitaire)

CPL + FI (Instruction)

+ CR SEP/ MEP





- Dans l'**aviation d'affaire** il vous faudra soit :

CPL + IR (SE/ME)	
CPL + IR(SE/ME) + MCC (si multi-pilote)	+ CR spécifique/ TR
ATPL	

- Dans l'**aviation de ligne** il vous faudra soit :

CPL + IR/ME + MCC	
ATPL	+ TR et souvent + de 500h
MPL	

### Carrière civile hélicoptère :

- Pour le **travail aérien** :

CPL	+ TR
CPL + FI	

- Pour le **transport aérien** :

CPL	
CPL + IR	
CPL + IR + MCC	+ TR + 500h multi-pil/ 1000h mono-pil
ATPL	

### Carrière militaire et Étatique :

- Pour les **armées** (et la composante de défense Belge) il ne vous faut aucune licence, qualification ou expérience aéronautique pour le recrutement !

<https://devenir-aviateur.fr/devenir/nos-metiers?famille=75&metier=&niveau=all>

<https://www.etremarin.fr/metiers-et-formations/tous-les-metiers/pilote-de-l-aeronautique-navale>

<https://www.senqaqer.fr/emplois/aerocombat/officier-pilote-d-helicoptere-davion>

<https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/recrutement/decouvrir-nos-metiers/pilote-d-helicoptere>

<https://www.mil.be/fr/travailler-a-la-defense/les-offres-d-emploi/militaire/pilote/#panel-job-offer>

- Pour les **douanes** il vous faudra une certaine expérience :

CPL + IR	+ 1000h
ATPL	

<https://www.douane.gouv.fr/fiche/pilote-davion-ou-dhelicoptere-categorie-b>

<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/uploads/files/douane/recrutement/fiches-metier/fiche-metier-pilote-helicoptere-12-2020.pdf>

[https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/texte\\_jo/JORFTEXT000042614765](https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/texte_jo/JORFTEXT000042614765)

- Pour la **sécurité civile** il vous faudra là aussi une expérience préalable :

Avion: CPL(A)+ IR/ME + MCC	+ 500h/ 1000h
ATPL (A)	

Hélico: CPL (H)	+ 1500h
-----------------	---------

<https://www.interieur.gouv.fr/Le-ministere/Securite-civile/Metiers-et-concours/Les-metiers-de-la-securite-civile/Comment-devenir-pilote-de-bombardier-d-eau>

<https://www.interieur.gouv.fr/Le-ministere/Securite-civile/Metiers-et-concours/Les-metiers-de-la-securite-civile/Comment-devenir-pilote-d-helicoptere>

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000037554199/>



- Pour la **direction générale de l'aviation civile** :

ENAC:

CPL (A) + FI

+ 300h

ATPL(A)+ FI

<https://www.leaifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000023956432>

<https://www.enac.fr/fr/pilote-instructeur-dgac>

(De façon générale les profils recrutés ont déjà de l'expérience en instruction en aéroclub ou école de pilotage).

DSAC pilote inspecteur :

CPL IR/ME + FI

+ 5000h

DSAC pilote contrôleur

ATPL(A) + TRI/E + fonction d'encadrement

+ 10 000h

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Inspecteur\\_en\\_vol.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Inspecteur_en_vol.pdf)

**Nota :** Si vous avez le **moindre doute concernant la licence ou la qualification que vous devriez avoir pour voler** sur telle machine, dans tel cadre ou telle activité particulière, **rapprochez-vous des autorités de l'aviation civile compétentes pour votre cas et posez la question !**

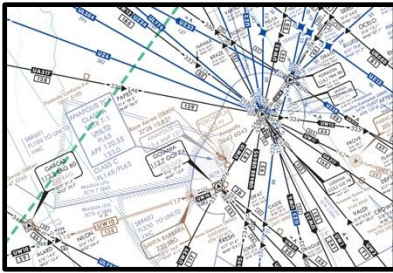
Voilà nous refermons le chapitre sur les licences...

Pour les malines et les malins qui auraient lu le titre, SNPL et PEL n'ont bien sûr rien à voir avec les licences de pilote... 😊





## Partie 3, formations de pilote



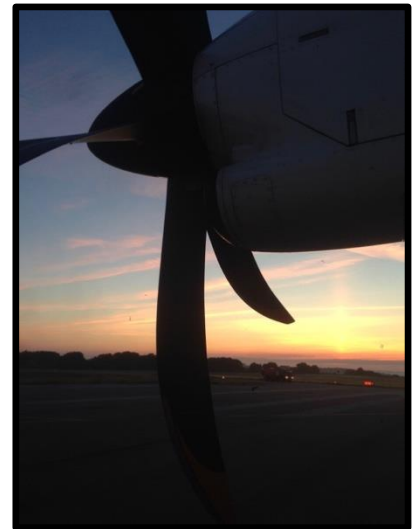
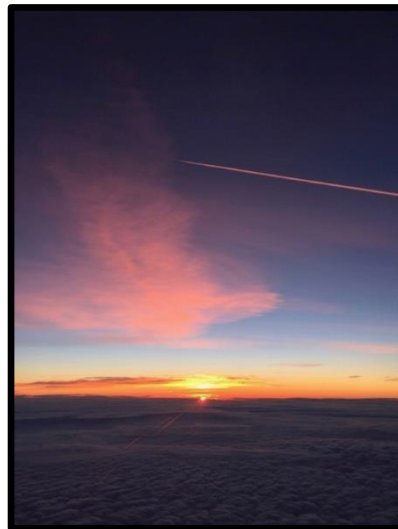
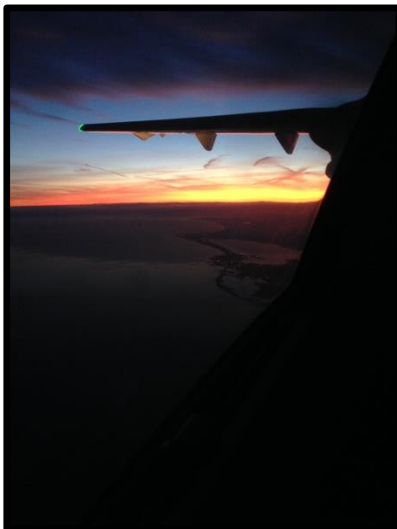
En fonction du métier de pilote que vous avez choisi plus haut correspond un certain nombre de licences et de qualifications.

**Toutes celles-ci pourront être préparées dans des écoles de pilotage qui sont en fait des organismes de formation agréés, ATO (Approved Training Organisation) et TRTO (Type Rating Training Organisation) pour les Type Ratings.**

Contrairement à l'idée largement répandue, **vous pouvez donc tout à fait vous inscrire dans une école de pilotage de votre choix pour y réaliser une formation de pilote professionnel avion ou hélicoptère sans sélection ! Ces écoles ne vous demanderont souvent aucun prérequis scolaire (ou très peu) il vous faudra juste des Euros... 😊. C'est la filière payante.**

*(Certaines écoles se sont mises à organiser des sélections plus ou moins scolaires, en amont à des promotions au nombre limité. Officiellement c'est pour assurer un taux de réussite maximal mais on peut aussi y voir un acte commercial ! En créant la rareté, elles augmentent leur pouvoir d'attraction auprès des jeunes en se positionnant comme des écoles de références ! CQFD)*

Cette filière est, contrairement aux idées reçues, la norme dans tous les pays, **la filière gratuite que nous connaissons en France est une exception dans l'industrie aéronautique** et c'est une bonne nouvelle, bien qu'elle soit du coup très sélective.



### A/ Les formations civiles

Il y a deux catégories, les filières gratuites et les filières payantes.

**Futur pilote d'hélicoptère, désolé, pour vous il n'existe pas de filière civile gratuite !**

#### Les filières gratuites :

##### *L'ENAC, EPL*

La France est un pays merveilleux, **qui estime que la formation aux métiers de pilote d'avion ne doit pas être réservé uniquement aux gens qui en ont les moyens financiers (et tant pis pour les pilotes d'hélicoptère... 😊).**



Il existe ainsi une **filière publique accessible sur concours** avec différents niveaux de prérequis **permettant d'accéder à cette formation**.

Il s'agit de **L'ENAC (École Nationale de l'Aviation Civile)** avec sa formation **EPL (Élève Pilote de Ligne)**. L'ENAC, formation EPL c'est 1 diplôme et 3 voies d'accès :

**EPL/S (Scientifique)** : de 16 à 23 ans, pour les étudiants sans connaissance aéronautique, à partir de Bac+1.

**EPL/U (Universitaire)** : de 17 à 28 ans, titulaire d'un diplôme scientifique Bac + 2 et d'un brevet LAPL ou PPL ou l'ATPL théorique.

**EPL/P (Pratique)** : de 18 à 30 ans, titulaire du baccalauréat, de la licence de Pilote Professionnel (CPL) et de l'ATPL théorique ou de l'IR.

L'avantage des voies EPL (U) et EPL (P), c'est que **vous ne passerez pas les épreuves de Maths, de Physique ainsi que l'écrit d'anglais...** Ces voies permettent donc **l'accès à la formation EPL pour les gens qui n'auraient pas le parcours scolaire leur permettant la réussite du concours EPL(S) !** En d'autres termes ces voies d'accès vous évitent les classes préparatoires aux Grandes Écoles ☺ !

En contrepartie un effort financier vous sera demandé pour :

- Obtenir le LAPL, le PPL ou l'ATPL théorique pour le concours EPL (U)
- Obtenir le CPL pour le concours EPL (P)...

**A la sortie de l'ENAC, quel que soit votre parcours (S/U/P), si vous avez réussi tous vos examens, vous aurez obtenu un Frozen ATPL. Vous serez donc prêt à postuler, au même titre que quelqu'un qui aurait payé et suivi sa formation dans une école privée, à un emploi de pilote. Si le marché de l'emploi est fermé à votre sortie d'école vous ne serez pas beaucoup plus avancé que les autres pour trouver un emploi, à l'énorme différence que vous n'aurez pas dépensé ou emprunté entre 60 et 140 000 euros !**

ENAC = Formation « Frozen ATPL » gratuite, Oui !

ENAC = Air France, Non !

<https://www.enac.fr/fr/epl-eleve-pilote-de-ligne>

Les **(gros)** avantages de la formation EPL, au-delà d'une formation de grande qualité sont :

- La gratuité de la formation
- La certitude d'être appelé en sélection chez AF (*si réussite des Contrôles Air France, CAF, durant votre formation*).
- Le travail et le réseau de l'association des anciens EPL (AGEPAC) qui pourra faciliter un peu votre insertion professionnelle.

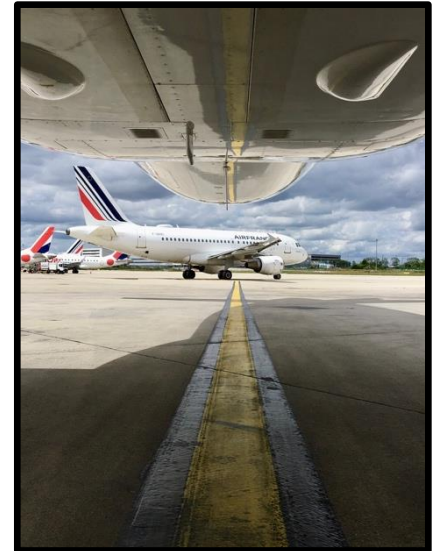




Il existe en France une autre voie d'accès gratuite au métier de pilote de ligne qui cette fois est à l'initiative de la compagnie aérienne Air France.

### *Les Cadets d'Air France*

J'attire immédiatement votre attention sur le fait que **cette filière connaît des périodes plus ou moins longues d'interruption**. Par exemple après trois années d'ouverture en 2007, 2008 et 2009 **cette filière a été mise en sommeil de 2010 à 2017**. Ré-ouverte en 2018, elle a refermé ses portes en 2020 avant d'ouvrir à nouveau en cette fin d'année 2022.



En 2022 pour postuler :

- Pas de limite d'âge
- Être de nationalité d'un des pays membres de l'Espace Économique Européen ou de nationalité Suisse et s'exprimer couramment en langue Française
- Ne pas avoir été ajourné et/ou éliminé deux fois à une sélection « Pilote Air France » quelle que soit la filière
- Ne pas avoir été éliminé au cours d'une formation Pilote Air France ou Transavia
- Satisfaire à l'une des conditions suivantes :
  - Avoir un baccalauréat et être titulaire de l'ATPL théorique délivré par une école homologuée d'un état membre de l'Union Européenne et en cours de validité,
  - Ou être en deuxième année (première année complétée et validée) de classe préparatoire aux grandes écoles, toutes filières sauf Lettres A/L, et incluant également les classes préparatoires intégrées (par exemple aux écoles d'ingénieurs)
  - Ou avoir suivi un cursus d'étude dans un domaine scientifique ayant permis d'obtenir un BAC+2 ou un minimum de 120 crédits ECTS,
  - Ou être en cycle Master (BAC+4/+5) d'une université ou d'une école (ou diplômé),
- Avoir un score minimum au TOEIC (Listening and Reading, Programme Public ou Programme Institutionnel) de 850pts datant de moins de 2 ans. TOEIC Obligatoire, aucune équivalence n'est acceptée. Vous pouvez mettre à jour votre TOEIC dans votre espace candidat jusqu'au 5 décembre 2022,
- Avoir l'aptitude médicale sans dérogation de Classe 2 délivrée par un médecin agréé EASA/DGAC (visites médicales plus restrictives acceptées : Classe 1, Classe 3 et visite médicale PNC)

<https://corporate.airfrance.com/fr/-pilote-de-ligne-air-france>

Les (**énormes**) avantages de la filière Cadet d'Air France sont :

- La gratuité de la formation
- La rémunération de la formation
- Votre embauche par Air France comme pilote de ligne. En effet en tant que pilote cadet vous êtes embauché par Air France, donc (**sauf échec durant votre parcours ou retournement de conjoncture majeur**) dès votre formation terminée vous vous retrouvez en CDI aux commandes d'un avion du groupe Air France !
- Pas de limite d'âge pour passer le concours.



**En résumé, votre formation de pilote de ligne est gratuite et rémunérée et une fois votre formation terminée vous n'avez pas à chercher de travail ! Un monde parfait...**

**Sauf si une crise frappe au beau milieu de votre formation !** là cela peut se compliquer (*avec formation et embauche fortement repoussées mais historiquement jamais annulées quand même*) !

De plus la compagnie pour laquelle vous vous retrouverez pilote est à mes yeux **l'une de celle qui vous offrira une des plus belles et enrichissantes carrières de pilote de ligne.** Son réseau, sa flotte et sa dimension vous permettront de très nombreuses situations d'apprentissage et donc, de nombreuses opportunités de développement professionnels et personnels tout au long de votre carrière. Si vous n'êtes pas intéressé par l'activité aviation de ligne, évitez cette filière...



### [Les filières payantes :](#)

**Quelques mots importants avant d'aller plus loin :** Je rappelle ici qu'une formation de pilote **n'est qu'un prérequis nécessaire pour exercer le métier de pilote.** Cela ne vous donne pas un emploi de pilote !

Donc payer (*quelle que soit la méthode de financement*) entre **80 000 et 140 000 euros** pour suivre cette formation **représente forcément un risque, celui d'un investissement non rentable !** Vous pouvez tout à fait payer cette somme, réussir votre formation et ne jamais trouver d'emploi ou trouver des emplois ne permettant que difficilement de rembourser votre investissement et de vivre de ces métiers !



De plus cet argent dépensé le sera dans **une formation spécifique censée vous amener dans un cockpit, seul endroit ou presque, où les acquis de cette formation vous seront utiles**. Même s'il est vrai qu'un pilote devra développer de nombreuses compétences (*voir partie 5*) qui seront utiles à coup sûr dans n'importe quel autre poste d'encadrement, (*quel que soit le secteur d'activité*), **il n'est pas du tout sûr que vous arriviez à les faire reconnaître auprès d'un employeur quelconque**.

Ainsi **cette somme dépensée n'est en rien comparable à une dépense égale** (*si tentée que cela soit possible*) **pour une école d'ingénieur, une école de commerce ou un MBA** pour lequel le marché du travail est bien plus large, (*Voir partie 4*).

---

Une fois votre « objectif pilote » identifié, les nouvelles questions qui se posent afin de passer et d'obtenir vos licences et qualifications nécessaires sont : **quand, où et comment faire sa formation ?**

*Quand ?*

**Les crises tout autant que les reprises sont imprévisibles !** (*Beaucoup « d'expert » se cassent les dents en tentant de prédire l'avenir*) ! **C'est pourquoi votre projet de devenir pilote et donc la nécessité de démarrer votre formation, doit uniquement reposer sur votre situation personnelle** (*financements disponibles, situation familiale et motivations*) **et non sur la conjoncture ! Il n'y a donc pas de bonne ou de mauvaise période pour débiter !** (*« je ne crois pas qu'il y ait de bonne ou de mauvaise situation, la vie c'est avant tout des rencontres » ... qui a la réf ? ☺*).

Pour approfondir cette réponse **je vous invite à lire absolument la partie 4 de ce document !**

*Nota :* Aussi, sachez qu'en temps de crise on vous expliquera que c'est le moment de se former, ce qui vous permettrait d'être prêt pour trouver un emploi au moment de la reprise. Mais lorsque le marché du travail est porteur on vous dira également que c'est le moment de vous former car vous n'aurez pas de difficulté à trouver un emploi à l'issue de votre formation !

Aussi rappelez-vous que dès que vous aurez l'ATPL théorique en poche vous pourrez présenter le concours Cadet AF si celui-ci est ouvert, et dès que vous aurez le CPL vous pourrez présenter les EPL (P). Ceux-ci pourraient vous permettre de rejoindre les filières gratuites avec leurs avantages associés (*voir plus haut filières gratuites*).

*Où ?*

Ce que vous devez comprendre sur les écoles de pilotage...

**Quelle que soit l'école, vous aurez à la fin du cursus la même licence**, celle pour laquelle vous vous êtes inscrit et avez payé (*à condition bien sûr de réussir les épreuves en vol sanctionnant votre formation*) !

**Les enseignements sont définis au niveau des autorités de l'aviation civile**. Par conséquent **le programme réglementaire défini par ces autorités est appliqué par toutes les écoles approuvées !** Cette condition est nécessaire pour que l'école **obtienne et maintienne son agrément** valide, et implique une surveillance, des résultats et des audits réguliers des autorités.

A la fin de votre formation vous aurez donc **à minima** le niveau requis pour réussir l'examen (*en tout cas le responsable pédagogique de l'école n'est pas censé vous présenter au test dans le cas contraire*) qui



vous permettra l'obtention de la licence convoitée. *(Celle-ci est toujours sanctionnée et délivrée par un examinateur de l'aviation civile ou un examinateur autorisé par l'aviation civile et agissant pour le compte de cette dernière).*

Cela étant dit **vous ne « vivez » bien sûr pas la même formation d'une école à l'autre et ce pour de multiples raisons.** Comme pour l'enseignement scolaire où le programme est défini, l'expérience d'apprentissage vécue est dépendante des personnes, il en va de même dans les écoles de pilotage où **l'expérience d'apprentissage est dépendante des instructeurs, de leur standardisation, de l'encadrement de l'école, de la méthode de travail, des moyens utilisés (types avions, hélicos, simulateurs) et surtout de leur disponibilité, de la tenue des plannings, et bien sûr des prix !**

Soyons parfaitement clair, tous ces éléments ne feront par contre aucune différence **sur votre employabilité !** Il n'y a pas de grandes écoles *(comme dans un cursus plus classique d'école d'ingénieur ou de commerce) !*

**Vous ne serez pas embauché sur ce critère** *(le nom de l'école et sa supposée qualité ou renommée) ni d'ailleurs sur celui des avions sur lesquels vous aurez volé durant votre formation !* *(L'avion dernière génération tant vanté par l'école comme avantage professionnel futur pour justifier son prix excessif) !*  
**Ainsi ne faites pas de ces arguments des critères de choix pour votre future école !**

La différence du point de vue de l'employabilité se fera sur **l'état du marché du travail, votre réseau** *(et dans certains cas précis celui de votre école, on en reparle plus loin)* et en dernier sur **votre niveau professionnel** *(lors d'une éventuelle sélection et en plus pour nous Français, sur notre niveau d'anglais) !*

**Les écoles de pilotage restent des sociétés comme les autres** qui ont besoin de clients *(d'apprentis pilote donc)* pour payer leurs salariés, couvrir leurs frais et éventuellement faire des bénéfices !

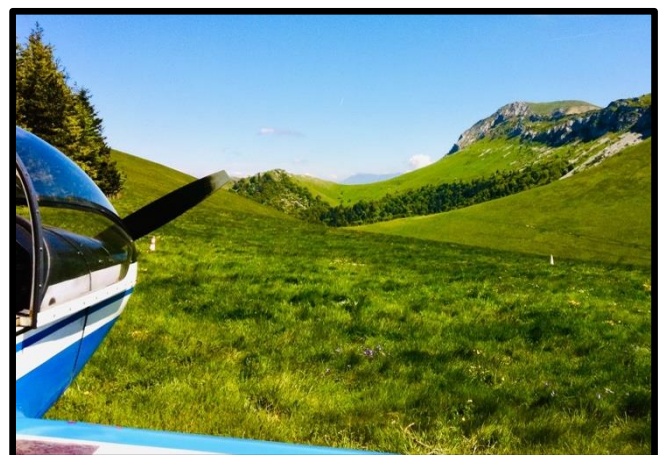
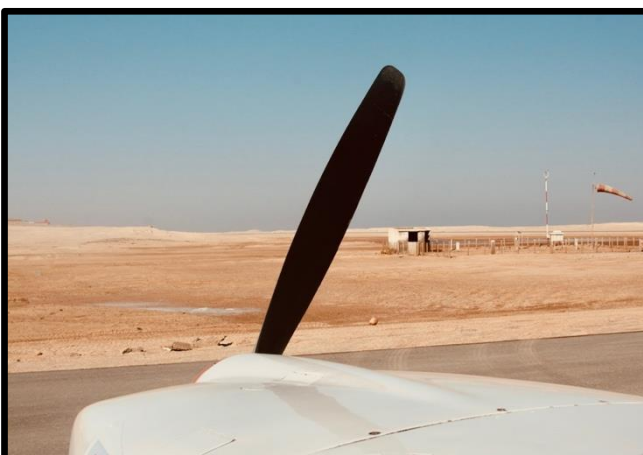
**Donc, attention :**

- Au discours différenciant de chaque école !
- Au discours concernant le futur marché de l'emploi et le supposé réseau de l'école !
- A la situation financière de l'école *(voir encadré plus bas, partie formation payante) !*

**Je vous engage fortement à vérifier toutes ces informations et à évaluer si celles-ci sont pertinentes au regard de votre projet !**

***PS : Il y aura toujours des écoles prêtes à exploiter votre passion...***

Comprenez que pour **certaines** écoles de pilotage vous n'êtes **qu'une personne jeune et crédule, prête à payer son rêve** *(dépenser 100 000 euros ou plus)* **pour porter des Ray bans pilote !**







Alors quelle(s) école(s) choisir ? Réponse en 4 points !

1/ Pour commencer une école **que vous avez préalablement visitée** où vous avez pu rencontrer au moins un instructeur et où on a répondu à toutes vos questions avec le sourire ! Téléphonnez et prenez rendez-vous !

2/ Une école dont la **santé et la gestion financière est saine** et donc **une école qui ne vous demande pas de payer la totalité de votre formation dès le début**, bien trop risqué !

**Conseil capital avant d'aller plus loin !**

**-Ne payez jamais d'avance le coût total de votre formation !** En cas de **faillite de l'école** vous vous retrouveriez **sans licence et sans argent !**

**-Vérifiez si possible la solidité financière de l'école dans laquelle vous souhaitez vous former !**

Attention si je dis ça c'est bien parce que **certains en ont déjà fait les frais** avec par exemple :

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/gers/auch/l-ecole-de-pilotage-d-auch-sud-aviation-training-liquidee-40-eleves-sur-le-carreau-870229.html>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/lot-et-garonne/agen/agen-l-2069086.html>

3/ Une école qui vous donne **un planning, des prix et s'engage dessus !** Important pour ne pas prendre de retard et ne pas avoir de surprise niveau coût lorsque l'école connaîtra d'éventuels problèmes de disponibilité instructeurs, aéronefs ou simulateurs ! Aussi la météo pouvant grandement impacter la tenue de votre planning de formation, le choix d'une école (*d'un aéroclub*) au soleil pour les phases PPL, CPL (*voir MEP*) c'est pas mal !

4/ Enfin **une école qui vous correspond !** (*Certains seront plus à l'aise en uniforme dans une école qui ressemble à Emirates, d'autres en jean-basket dans une école qui ressemble à un aéroclub d'un petit terrain d'aviation*) !

N'hésitez pas à consulter les forums suivants qui vous aideront à faire le tri sur certains sujets écoles et plus généralement sur votre vocation pilote (*métiers et voies d'accès*).

<https://forum.aeronet-fr.org>

<https://www.pprune.org/professional-pilot-training-includes-ground-studies-14/>

*Comme tout forum il vous faudra trier, il y a un peu de tout hein... !*

Se former à l'étranger

**Vous n'êtes en effet pas obligé de vous former en France pour obtenir une licence EASA. L'EASA c'est 32 états membres, et dans certains de ces états les prix peuvent défier toute concurrence !**

De plus la formation y sera dispensée en Anglais même si ce n'est pas de l'anglais « natif » cela peut toujours être intéressant.

Vous pouvez vous aussi vous former hors « zone EASA » pour passer des licences EASA (*il existe quelques écoles aux US et au Canada*). Dans la pratique **c'est en fait des formations FAA avec passage des équivalences EASA, comprendre conversion de licence, dans le même cursus !** Vous faites tout avec la même école (*ou ses partenaires*). Attention souvent la partie EASA se fait en Europe...**Enfin vous pouvez opter carrément pour des licences FAA ou TCAA** (*ou les autres pays cités au paragraphe A*



de la partie 2) comme formation de base en sachant que vous aurez une conversion de licence obligatoire à effectuer si vous souhaitez travailler en zone EASA. Retenez que la conversion de licence, ce n'est pas juste un papier à remplir mais bien des examens théoriques à passer (ATPL théorique) et des heures de vols de formation en plus à effectuer (programme de formation adapté par l'école et déposé). Tout cela représente donc un coût supplémentaire à prendre en compte dans votre calcul initial.

Si vous voulez être puriste ce sera **coût formation FAA + coût conversion EASA + coût éventuel taux de change monnaie + frais de voyages et de séjours** (logement, alimentation, véhicule...)

**L'option d'un bloc d'heures à l'étranger** (lors de votre murissement aux US ou au Canada) dans un parcours modulaire de formation EASA présente le double avantage **d'éviter la conversion de licence tout en bénéficiant quand même de cette belle expérience**. Basé sur votre PPL EASA, le Canada et les US vous délivreront, sur demande, (attention cela prend du temps !) un PPL FAA/ TCAA vous permettant de voler chez eux en tant que pilote privé (sans être rémunéré donc). Pas de problème pour faire valider vos heures de vols effectuées outre Atlantique dans votre expérience totale, (voir focus murissement plus bas) vous permettant l'inscription en CPL ou IR EASA. Et puis c'est un peu l'aventure, c'est aussi pour ça que l'on cherche à faire ce métier, non ? 😊

*Comment ?*

Il existe **deux façons de passer toutes les licences et qualifications requises** pour le ou les métiers de pilote que vous souhaiteriez exercer.

- **Le parcours intégré** parfois appelé « ab-initio » (d'un coup)
- **Le parcours modulaire** (en plusieurs fois, au module)

Quelles différences ? Le prix, oui mais pas seulement...

**Le choix que vous allez faire doit dépendre du métier de pilote que vous souhaitez exercer, de votre disponibilité, de votre capacité financière et de votre future employabilité, (votre réseau).**





## Parcours intégré

Ici l'organisme de formation va vous amener de 0 ou presque 0, d'un seul bloc, jusqu'à la licence professionnelle (*sous-entendu avec l'organisme dans lequel vous êtes intégré*) :

- Un Frozen ATPL
- Une MPL (*seulement cursus avion*) + éventuellement MCC/ JOC.
- Un CPL (*cursus hélicoptère*)

L'ensemble est vu comme une seule formation. **Votre licence ne vous sera délivrée qu'une fois la totalité de la formation effectuée.**

En clair vous vous présentez piéton (*sans expérience aéronautique*), vous ne vous occupez de rien (*à part étudier et voler*) et sauf accident de parcours, 18 à 24 mois après vous êtes éligible à un emploi d'OPL, un parcours clé en main en quelque sorte !

Cela sous-entend que **vous devez nécessairement avoir 18 à 24 mois de disponibilité devant vous !** Enfin sachez que **le suivi d'une formation intégrée est souvent plus cher qu'une formation modulaire** (*on en parle plus bas dans la partie dédiée au parcours modulaire*).

### Frozen ATPL :

Vous effectuez le parcours standard, ATPL théorique, CPL, IR, MEP, MCC, mais avec des volumes d'heures un peu différent qu'en parcours modulaire. (*Ici on ne vous délivre pas de PPL, pas de possibilité de voler en aéroclub avant validation de votre CPL par exemple*).

Considérant **que le parcours est cadré de A à Z**, l'administration accepte une **réduction du nombre d'heures de vol à justifier** pour votre présentation au test de pilote professionnel.

Ainsi pour être présenté au test CPL avec **un parcours intégré** il vous faudra :

- **180h de vol pour le parcours avion**, (*195h avec la MCC*)
- **135h de vol pour le parcours hélicoptère** (*180h avec l'IR*)

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/43FormExa.pdf>

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/45FormExa.pdf>

**N'hésitez surtout pas à faire des devis dans de nombreuses écoles**, vous verrez que même en formation intégrée, il existe de vraies différences de prix ! Pour une licence EASA gardez bien en tête qu'il y a **des écoles dans les 32 états membres** alors ne vous arrêtez pas à la première école, dans certains de ces états les prix sont imbattables !

Pour la liste des écoles française (ATO) c'est par ici :

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste\\_ATO\\_avion\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste_ATO_avion_0.pdf)

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste\\_ATO\\_helicoptere\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste_ATO_helicoptere_0.pdf)

### MPL :

Ici votre parcours est différent. Après votre ATPL théorique vous volez relativement peu sur des avions de base, pour très rapidement faire de l'entraîneur et du simulateur de vol d'un avion CS-25. **Ici pas de PPL, pas de CPL et pas de MEP.** Le prix d'une formation MPL est plus élevé qu'une formation frozen ATPL mais c'est normalement parce qu'elle comprend le TR, (*vérifiez bien*) !

Ce parcours MPL n'est possible qu'en « parcours cadet » (*voir plus bas*), vous êtes affilié avec une compagnie aérienne. Impossible de suivre une formation MPL de façon autodidacte.





## Parcours intégré, programme Cadets

**Si vous comptez vraiment vous payer une formation intégrée dans le but exclusif de devenir pilote de ligne avion (Frozen ATPL ou MPL), vous devez regarder régulièrement les différents programmes dit « cadets » proposés par les écoles suivantes :**

Côté avion il y a 4 écoles historiques, il s'agit de :

- CAE-Oxford
- L3 Harris commercial aviation (anciennement CTC Wings)
- EFA (European Flight Academy)
- FTE Jerez

*Nota : L'AFAE (L'Airbus Flight Academy Europe) pourra peut-être se rajouter un jour à cette liste, en fonction des orientations qu'ils prendront.*

*ASTONFLY vient à priori de mettre en place un partenariat de ce type avec Ryanair (2022)*

Côté hélicoptère il n'y a aujourd'hui à ma connaissance, qu'une seule école qui ouvre parfois un tel programme Il s'agit de :

- Helicentre aviation (en partenariat avec le groupe Bristow).

**Ici des compagnies aériennes dites « partenaires » de l'école vous sélectionnent puis délèguent votre formation à cette école (Frozen ATPL ou MPL).**

Vous aurez donc à l'issue de votre formation, **sous réserve de réussite de celle-ci et dans le cas d'un marché du travail toujours porteur**, un emploi dans cette compagnie.

**Tous ces programmes ne sont pas équivalents et ne sont pas tous intéressants**, il vous faudra bien étudier ça avant de vous lancer ! Bien sûr, **ces programmes sont bien plus chers que la même formation intégrée dans une école « non cadets » et beaucoup plus chers qu'un parcours de formation modulaire.** Vous « payez votre place » en quelque sorte.

**Lufthansa (EFA), British Airways (L3), EasyJet (CAE et L3) et Ryanair (CAE, L3, FTE)** ont par le passé, eues recours à ces programmes.

Mais ce ne sont pas les seules, il y a eu de nombreux autres programmes dits « cadets » notamment avec : *Cityjet, Netjets, Iberia, WizzAir, Vueling, LOT, Smartwings, Volotea, Cathay Pacific, Virgin, Jetstar, Etihad, Qatar, Air Arabia et j'en oublie sûrement...*

Hormis ces parcours « cadets » vous pouvez aussi dans ces écoles faire une formation intégrée dite :

### **White-tail :**

Ici vous suivez la même formation que les différents cadets à **l'immense différence que vous n'avez pas été préalablement sélectionné par l'une de ces compagnies partenaires !**

L'argument de l'école est que, à l'issue de votre formation, **elle vous fera entrer, si vous avez le niveau, dans le « pool des anciens élèves »**. Puis elle proposera votre CV en sélection (*avec tous les autres pilotes du pool*) aux compagnies aériennes partenaires qui manifesteraient des besoins supplémentaires ou tout simplement à d'autres compagnies aériennes souhaitant des pilotes mais ne désirant pas lancer de programmes cadets ! **Bref vous payez cher l'éventuel label de l'école !**



- Pour le dire de façon simple : l'écart de prix avec la même formation dans une autre école « non cadet » ne se justifie pas au regard de l'incertitude d'être effectivement ajouté au pool des anciens élèves !

### Formation MCC/ JOT :

Au-delà des programmes « cadets » et « white-tails » ces écoles proposent des formations (*souvent commercialisées sous de pompeux acronymes*) mais qui dans la pratique se révèlent être des formations MCC + JOT. Même principe que les formations « white tail » sauf qu'ici vous **pouvez faire la totalité de votre formation intégrée ou modulaire dans des écoles plus abordables** (*hors écoles « cadets » donc*) et **seulement faire un petit effort financier sur votre MCC/ JOT.**

- Pour le dire de façon simple : c'est à mon avis un très bon moyen d'aller chercher le label de ces écoles (*et les éventuels avantages associés d'un point de vue employabilité*) sans se ruiner !

En résumé : **Si vous comptez vraiment vous payer une formation intégrée dans le but exclusif de devenir pilote de ligne avion** (*je sais je me répète*) :

- Programme « Cadet » plutôt oui, mais pas n'importe lequel ! Étudiez bien les conditions !
- Programme White Tail, clairement non !
- Programme MCC/ JOC dans ces écoles, clairement oui !

*Choisir un ATO ou un TRTO parce qu'il forme « des cadets » d'une compagnie aérienne ne vous offrira pas davantage de chance de rejoindre cette compagnie ou d'être appelé à sa sélection !*





## Parcours modulaire

Ici chaque qualification **est prise séparément l'une après l'autre, au module**. Ainsi vous pouvez **réaliser uniquement les modules qui correspondent à votre projet et choisir les périodes pour effectuer chacun des modules de votre formation**, (à condition à chaque fois de respecter les critères d'expérience et de licence pour rejoindre la formation suivante).

Contrairement à une formation en parcours intégré, **vous n'êtes pas lié à une école** (qui s'occupe de tout) **et vous devrez être davantage acteur de votre formation**.

Il vous faudra en articuler les différents éléments, **chercher les écoles qui vous correspondent le mieux, arranger votre emploi du temps, gérer vos finances, les plannings etc...**

Ce parcours étant considéré comme moins cadré, il vous faudra faire un peu plus d'heures de vol.

Ainsi pour être présenté au test CPL avec **un parcours modulaire** il vous faudra :

- **200h de vol** (dont 100h de CDB), **pour le parcours avion**,
- **185h de vol** (dont 50h de CDB), **pour le parcours hélicoptère**

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/43FormExa.pdf>

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/45FormExa.pdf>

Que vous suiviez une formation avion ou hélicoptère sachez qu'un **parcours modulaire vous coûtera souvent moins cher** qu'un parcours intégré, à condition bien-sûr **de comparer deux formations identiques** (comprendre en incluant les même qualifications).

C'est un peu moins flagrant pour le **parcours hélicoptère** dans le cas où vous ne réalisez **que le CPL (H)**.

Pourquoi un parcours modulaire bien géré est-il souvent moins cher ?

Dans ce parcours vous **optimisez l'ordre de vos modules de formation, étalez vos dépenses dans le temps** et surtout vous **maîtrisez davantage le coût de vos heures de vols de la manière suivante** :

- Tout d'abord **en faisant du planeur** ! Les heures de planeur coûtent bien moins cher que les heures d'avion et d'hélicoptère, et **vous pouvez intégrer jusqu'à 30h de planeur** dans les heures requises pour pouvoir vous présenter au test CPL(A) ou CPL(H). Ce sera donc 30h de moins à faire sur avion ou hélicoptère, soit une très grosse économie ! **De plus c'est une expérience très formatrice et souvent un bon moyen de faire du réseau...**

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/11Formlic.pdf>

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/CPLH\\_modulaire\\_V0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/CPLH_modulaire_V0.pdf)

- Vous devrez par la suite effectuer votre **PPL (A)/(H)**, libre à vous de choisir la structure la plus intéressante financièrement !

**Note pour les futurs pilotes hélicoptère, il peut être intéressant de faire quelques heures avion avant votre PPL(H) pour apprendre, par exemple la navigation VFR.** Les heures sur avion coûtant bien moins cher que les heures sur hélicoptère, autant ne pas faire d'heures supplémentaires sur hélicoptère, la méthode de navigation est la même ! Ainsi, vous maximisez vos chances de ne faire que les heures réglementaires minimum sur hélicoptère.

- Ensuite, vous allez effectuer votre **mûrissement** (voir focus plus bas).



Explication : une fois votre PPL(A)/ (H) en poche, il vous faudra (*en plus de passer votre théorique CPL, IR ou ATPL*) **monter vos heures de vol** pour pouvoir vous inscrire en formation IR et/ou CPL pratique.

**Astuce : Il est donc intéressant de faire l'IR (et la MEP pour le parcours avion) avant votre formation CPL** afin que les heures de celle-ci comptent dans votre expérience totale, réduisant ainsi le nombre d'heures de vol de mûrissement à accomplir... CQFD

Enfin vous allez effectuer vos **formations IR et CPL**, là aussi libre à vous de choisir **la ou les structures les plus intéressantes financièrement**. En effet en formation modulaire rien ne vous oblige à faire toutes vos formations dans la même école ! **A l'issue des formations CPL/ IR vous devrez justifier des heures réglementaires minimales, vues plus haut**, pour pouvoir être présenté aux tests.

Tout comme pour une formation intégrée, **n'hésitez surtout pas pour vos modules PPL, CPL, IR, MCC à demander des devis dans de nombreuses écoles**, pour trouver la solution la plus intéressante financièrement répondant à la pertinence de votre projet !

Pour la liste des écoles française (ATO) c'est par ici :

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste\\_ATO\\_avion\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste_ATO_avion_0.pdf)

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste\\_ATO\\_helicoptere\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/liste_ATO_helicoptere_0.pdf)

Voilà donc à quoi pourrait ressembler votre formation modulaire optimisée :

Parcours avion :

**Planeur (30h)**, puis **PPL (45h)**, puis **ATPL théorique**, puis **Vol De Nuit (05h)**, puis **mûrissement**, puis **IR (15h)**, puis enfin **CPL (20h)**. Vu qu'il vous faut 200h pour le test CPL il vous restera donc **environ : 85h de mûrissement** à faire (200-30-45-5-15-20), soit 165h en entrée en stage IR (A).

Parcours Hélicoptère :

**Planeur (30h)**, puis **PPL (45h)**, puis **ATPL ou CPL ou CPL IR théorique**, puis **mûrissement**, puis **Vol De Nuit (5h)**, puis **éventuellement IR**, puis enfin **CPL (30h)**. Vu qu'il vous faut 185h pour le test CPL il vous restera donc **environ** :

**75h de mûrissement** à faire (185-30-45-5-30), soit 155h en entrée en stage CPL(H).

Note : L'IR n'est pratiquement nécessaire que pour le transport de passager Offshore. Peu de pilotes d'hélicoptère font donc cette formation dans leur cursus de base (*peu d'écoles le proposent d'ailleurs*). Souvent les pilotes font cette formation plus tard, à vous de voir.







### Exemples de choix de parcours :

- Vous souhaitez être **pilote avion** et absolument faire de **l'aviation de ligne**, vous avez donc besoin d'un **Frozen ATPL** vous pouvez au choix :  
*Faire un parcours intégré Frozen ATPL ou MPL, en 18 à 24 mois (en moyenne) dans une école de votre choix.*  
*Faire un parcours modulaire (Frozen ATPL) en passant l'une après l'autre les différentes licences et qualifications avec la temporalité que vous souhaitez (afin qu'elle corresponde à votre disponibilité et l'état de vos finances) dans une ou plusieurs écoles de votre choix.*
- Vous souhaitez être **pilote avion**, faire de **l'aviation générale en travail aérien** et vous avez besoin d'un **CPL et d'un FI** vous pouvez au choix :  
*Faire un parcours intégré (Frozen ATPL) en 18 à 24 mois dans une école de votre choix pour puis faire un FI.*  
*Faire un parcours modulaire PPL puis CPL théorique puis CPL pratique, puis FI.*  
*Faire un parcours modulaire PPL puis ATPL théorique puis CPL pratique puis FI.*
- Vous souhaitez être **pilote d'hélicoptère** et faire du **travail aérien**, vous avez besoin d'un CPL vous pouvez au choix :  
*Faire un parcours modulaire PPL puis CPL théorique puis CPL pratique.*  
*Faire un parcours modulaire PPL puis ATPL théorique puis CPL pratique.*  
*Faire un parcours intégré CPL*
- Vous souhaitez être **pilote d'hélicoptère** et faire du **transport aérien (offshore)**, vous avez besoin d'un CPL/ IR vous pouvez au choix :  
*Faire un parcours modulaire PPL puis CPL théorique puis CPL pratique puis IR théorique puis IR pratique.*  
*Faire un parcours modulaire PPL puis ATPL théorique puis CPL pratique puis IR pratique.*  
*Faire un parcours intégré CPL/ IR.*

Ensuite il vous faudra être qualifié sur la machine sur laquelle vous serez employé, (voir partie 2 licences et qualifications).

---

### Focus : Le mûrissement

Nous l'avons vu dans le parcours modulaire, entre la fin de votre PPL et le début de votre stage IR ou CPL, vous devrez gagner en expérience ! **Ces heures de vol doivent vous être bénéfiques.** Les stages CPL et IR étant plutôt denses et courts **c'est le moment d'accumuler de l'expérience « riche » pour vous rendre le plus opérationnel possible !**

Profitez-en pour : **sortir du jardin** (la zone géographique où vous avez passé votre PPL), **voler sur des avions différents, faire des navigations à l'étranger, apprendre et pratiquer la navigation et le pilotage de précision, participer à des rallyes aériens, bref toute initiative aéronautique vous permettant de sortir du cadre de l'expérience accumulée lors de votre PPL.**

Vous pouvez aussi en profiter pour **passer des qualifications supplémentaires** (montagne, voltige, vol de nuit,) ou **de nouvelles variantes** (VP/ RU/ TW/ EFIS/ T/ SLPC).

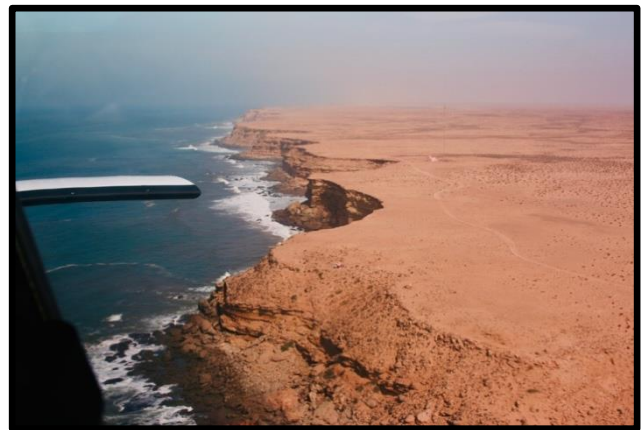
<https://www.afpm.fr>



Quelques astuces pour optimiser le coût de votre mûrissement :

- **Négociez un bloc d'heures** avec un aéroclub, une école ou une société de location.
- **Cherchez l'aéronef le moins cher** (*de la région, du pays ou de toute la zone EASA*) pour voler dessus !
- **Amenez vos amis, votre famille, ou d'autres pilotes et partagez les frais de vol** avec eux.
- **Faites du co-avionnage** avec les sites spécialisés et dans une structure qui l'autorise (*avion*) !
- **Trouvez un propriétaire** qui veut bien que vous le promeniez !
- Participez à des **voyages** (*club ou autres*), toute **initiative aérienne** ou bien même monter les vôtres (*un tour de France, de méditerranée ou je ne sais quoi*) en faisant **financer tout ou partie** (*par des sponsors, l'organisation d'évènement sportif ou autre, des ventes. Soyez imagitatif*) !
- Faites **un bloc d'heures aux US ou au Canada** où les heures sont bien moins chères ! Cette expérience au pays de l'aviation sera en plus d'être agréable, largement bénéfique pour votre niveau d'anglais et formatrice sur votre capacité à vous adapter et vous projeter à l'étranger (*utile pour votre carrière*). Relisez partie 3/A se former à l'étranger.

*Sur les traces de l'aéropostale, une belle expérience pour une partie de vos heures de mûrissement !*







## Focus : Payer son Type Rating

Pour un TR avion, il faudra au préalable avoir effectué la MCC et parfois une JOC (*voir partie 2*). Ainsi il peut être intéressant de faire sa MCC ou JOC sur le type de votre futur TR. Cela facilitera votre TR en vous donnant des heures de simulateur en plus. D'ailleurs il y a souvent des offres MCC + QT ou MCC/ JOC + QT.

Pour un TR hélicoptère la MCC n'est obligatoire que pour une machine CS-29 (*voir 2/B note sur l'ATPL*).

Pour info il y a toujours eu (*et il y aura toujours*) un débat sur : Qui devrait payer le Type Rating, l'employeur ou le pilote ?

Dans les faits ce sont de plus en plus les pilotes, malheureusement, qui payent cette formation.

On observe quatre modèles :

- Certaines compagnies vous feront passer la sélection sans le TR exploité.

Par la suite, si vous êtes retenu, soit elles vous paieront le TR contre un « bond » (*période pendant laquelle vous devrez de l'argent à la compagnie si vous partez*), soit contre une retenue de salaire pendant X mois, soit elles vous proposeront de financer vous-même votre type rating. *Si c'est ce dernier choix qui est proposé, vous devez vous poser cette question : ai-je une chance de trouver un emploi avec ce TR dans une autre compagnie ? Si la réponse est non ou peu probable alors le bond et la retenue sur salaire restent à mon avis de meilleures options qu'il vous faudra essayer de négocier !*

Ce modèle est souvent utilisé par des compagnies qui exploitent des types d'appareils peu répandus (*voir partie 4 emploi de pilote*) et c'est souvent le modèle utilisé par les compagnies d'aviation d'affaire.

- D'autres vous feront passer la sélection sans TR mais exigent que vous l'ayez sur votre licence pour votre embauche (*une fois la sélection validée il faudra obligatoirement vous financer et obtenir ce TR pour signer votre contrat*).
- D'autres encore exigent que vous ayez le TR pour pouvoir passer la sélection (*donc soit vous l'avez déjà par votre expérience précédente, soit là aussi ce sera à vous de le financer pour avoir accès à cette sélection. Ici vous payez un TR sans aucune certitude d'emploi, il vaut donc mieux que celui-ci ne serve pas qu'à cette sélection*).

C'est souvent le modèle des compagnies qui exploitent des ATR et le modèle des compagnies charters pures.

- Enfin quelques très rares compagnies vous paieront votre TR sans vous parler de contrepartie !

Les avions les plus opérés (*donc les marchés les plus larges*) sont :

- **Boeing 737** et **Airbus A320** avec chacun presque 10 000 appareils en service.
- **ATR**, E-jets et CRJ avec chacun plus de 1000 appareils en service.

Si vous en êtes à vous payer un TR, **vérifiez bien les prix du marché en comparant plusieurs TRTO**, de nombreuses compagnies surfacturent ces formations... (*celles-ci exigent en général que vous fassiez le TR dans leur propre TRTO...*), **mais surtout faites préalablement fonctionner votre réseau pour trouver une sélection !**

Note personnelle (*qui n'engage que moi*) : j'ai vu un certain nombre de compagnies embaucher des pilotes sur ATR, B737 et A320 avec juste le TR (*sans heure de vol sur l'avion donc*) ce qui est beaucoup moins vrai pour le CRJ et L'E-jets. Si vous comptez payer un TR Réacteur il faut donc sans hésiter faire une qualification 737 ou 320. Les compagnies exploitantes de CRJ et d'E-jets sont souvent des filiales régionales de plus grosses compagnies et embauchent en général plus leurs pilotes sur leur



expérience globale que sur leur TR. Elles payent souvent d'ailleurs ce TR contre un bond ou retenue sur salaire.

Sur ATR, ceci est moins vrai. Il y a beaucoup plus d'opérateurs indépendants ou plus petits, pour qui posséder le TR a du sens au vu du coût que cela représente pour l'opérateur mais aussi des délais de formation et de mise en ligne plus rapide.

Enfin gardez en tête que lorsque vous aurez un TR (*je parle de votre première qualification après c'est différent*) vous serez « spécialisé ». Un employeur utilisant d'autres « type avion » sera souvent moins enclin à vous proposer un poste considérant que vous n'êtes ici que de passage (*votre but étant de rentabiliser votre TR*).



#### Focus: Le line training payant (*Pay To Fly, P2F*)

De (*trop*) nombreuses sociétés ont développé ce que l'on appelle le « **pay to fly** ».

Le principe est simple : **vous payez pour gagner de l'expérience.**

Souvent, le prérequis à une embauche en aviation ligne est d'avoir effectué 500h de vol sur la machine exploitée par l'employeur visé (*Exemple pilote qualifié B737 avec 500h dessus*). **Les pilotes n'ayant pas les heures se voient proposer par ces sociétés le deal de payer** (*en plus du TR s'ils ne le possèdent pas*) une somme (*généralement comprise entre 30 et 50 000 euros*) **pour effectuer ces heures avec l'argument qu'il pourra ainsi plus facilement trouver du travail à l'issue !**

Vous vous retrouvez donc aux commandes d'un avion d'une compagnie **que vous payez pour avoir le privilège d'exercer votre métier.**

Ainsi les pilotes et les clients (*passagers*) de cet avion payent la compagnie...*This is business baby* 😊!

Évidemment dans ces cas-là il n'est pas rare que vous payiez en plus vos renouvellements de licences, votre visite médicale, votre uniforme, vos repas, parfois vos nuits d'hôtels ou autres, en fonction de l'imagination de ces organismes !

C'est comme si la DRH d'Airbus faisait cette proposition à un jeune ingénieur sortant d'école :

« Faites-nous un chèque de 50 000 euros en échange de quoi je vous autorise à bosser sur un de mes projets. Comme ça dans 6 mois vous pourrez plus facilement trouver un emploi grâce à cette expérience ». Stagiaire semble être un super poste à côté !

**Cette pratique a été interdite en France mais continue d'exister dans de nombreux pays, y compris en zone EASA...**C'est souvent la spécialité des compagnies charter d'Europe de l'Est et du Nord-Est,



(Balkan Holidays, Small Planet, Air Baltic), mais cette pratique existe aussi un peu plus au Sud, (Royal Air Maroc Express, Tunis air, Nouvel Air), voir ailleurs dans le monde (Air Asia, Lion air) etc...

L'agence la plus célèbre qui propose ces contrats est *Eagle-Jet International*, souvent mise en avant par le site de recrutement, *Aviationcv.com*

**Je ne juge pas les gens qui ont suivi ou comptent suivre un line training payant, (il peut même s'avérer un raccourci utile pour certains profils spécifiques) ce paragraphe a uniquement pour objectif de vous informer de l'existence et des dessous de cette pratique de façon claire !**

**A ma connaissance aucune compagnie n'utilise cette pratique sur hélicoptère. Enfin une bonne nouvelle coté hélico ;)**

### Les prix

L'ensemble des prix donnés ici **sont des moyennes et sont destinés à vous donner une idée des tarifs pratiqués**. Je vous engage à systématiquement vérifier ces données en demandant des devis précis.

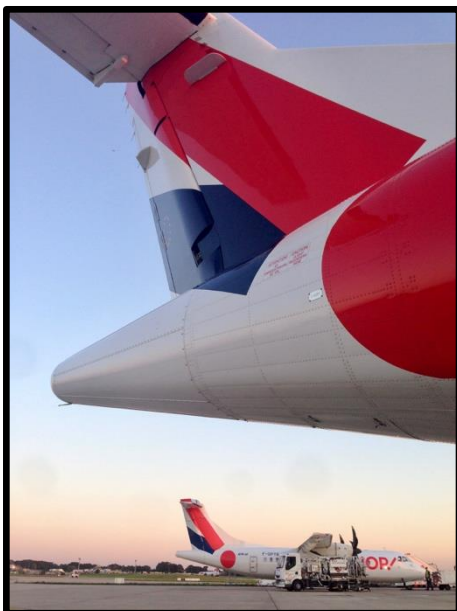
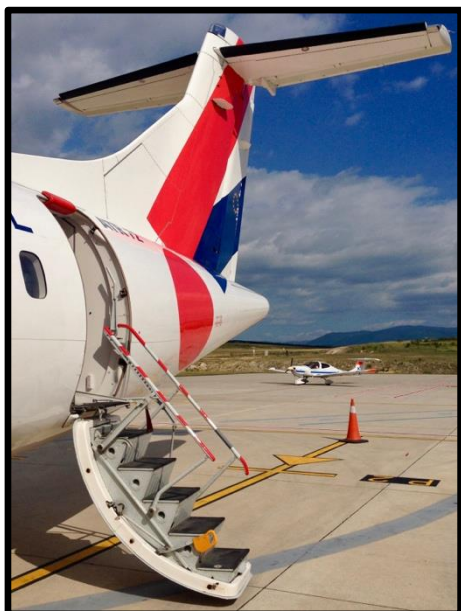
Prix de la **visite médicale** pilote : Admission 400 à 500 euros  
Renouvellement 200 à 250 euros

Prix moyen de l'ensemble de la **documentation et nécessaires pilote** : 1500 à 2500 euros

	Prix moyen d'une heure de vol :	Planeur	20 à 50 euros
		Avion SEP aéroclub	110 à 250 euros
		Avion SEP école de pilotage	180 à 350 euros
		Avion MEP école de pilotage	450 à 700 euros
		Hélicoptère SEP	500 à 700 euros
		Hélicoptère SET	800 à 1200 euros
		Hélicoptère MET	1300 à 2500 euros

**Si vous souhaitez obtenir le prix des formations complètes, adressez-vous directement aux écoles de pilotages (ATO) et faites-leur établir des devis !**

**Multipliez les demandes et comparez, comme si vous faisiez refaire votre salle de bain !**





Pour vous donner une idée une formation de **pilote professionnel complète** (sans CR spécifique ou TR) vous coûtera en moyenne :

**Avion :**  
Modulaire 50 à 80 000 euros.  
Intégré 70 à 110 000 (jusqu'à 140 000 euros pour certains programmes cadets !)

**Hélicoptère :**  
Modulaire 65 à 130 000 euros (en fonction du type d'hélicoptère utilisé) !  
Intégré 80 à 150 000 euros (en fonction du type d'hélicoptère utilisé) !

PPL (A) 8 à 12 000 euros.  
PPL (H) 15 à 50 000 euros, en fonction du type d'hélicoptère utilisé !  
CPL (A) 12 à 17 000 euros.  
CPL (H) 20 à 50 000 euros, en fonction du type d'hélicoptère utilisé !  
IR/ SE 14 à 18 000 euros.  
IR/ ME 20 à 25 000 euros.  
MCC 4 à 10 000 euros.  
FI 8 à 14 000 euros.

Une CR spécifique avion vous coûtera en moyenne : de 2500 à 10 000 euros.  
Un TR avion vous coûtera en moyenne : de 18 à 40 000 euros (en fonction du TR).

Une TR hélicoptère SEP vous coûtera : de 2500 à 8000 euros.  
Une TR hélicoptère SET vous coûtera : de 5000 à 20 000 euros.  
Une TR hélicoptère MET vous coûtera en moyenne : de 20 à 35 000 euros.

Sur hélicoptère dès lors que vous possédez un TR sur un type de motorisation (SEP/SET/MET) les qualifications suivantes vous coûteront bien moins cher !

#### *Faire financer une (petite) partie de votre formation*

- Soit vous accédez à une formation gratuite (ENAC, Cadets AF).
- Soit après avoir été sélectionné dans un programme cadet (type « génération Easyjet ») un partenaire bancaire de l'école vous fait un crédit que vous rembourserez avec un différé.
- Soit vous obtenez une aide pour financer **une partie** de votre formation :

La transition pro, anciennement fongécif, (il devient très difficile d'obtenir cette aide pour réaliser une formation de pilote, sans parler de l'impact du Covid).

La bourse Tomato

La bourse de la vocation (Bleustein-Blanchet)

La bourse « coup de pouce » et « déclic jeune » (Fondation de France).

Toute autre bourse ou aide financière que vous pourrez obtenir.

Le montant de ces bourses se situent souvent entre 3000 et 8000 euros.

- Soit vous vendez un bien immobilier (si vous en possédez un) pour financer votre formation (cela dit vendre un actif pour payer une formation qui pourrait être à perte ne me paraît pas la meilleure idée du monde).
- Soit vous faites un crédit ou un prêt étudiant pour financer votre formation (il devient très difficile d'obtenir des financements pour une formation de pilote, sans parler de l'impact du Covid) !
- Soit vous financez vous-même votre formation avec vos économies.



**Attention cependant, ces trois dernières options ne doivent pas vous mettre en difficulté financière. Je vous rappelle que l'accès au métier n'est pas du tout garanti.** Peut-être que vous venez de dépenser 100 000 euros ou plus pour rien...**Il faut donc avoir les moyens d'assumer cette dépense ou le remboursement du prêt !**

Aussi sachez que **vos licences**, au même titre que votre **aptitude médicale**, ont **des périodes de validité**. Vous aurez donc **des renouvellements annuels à effectuer**. Si vous n'avez pas d'expérience récente cette année-là, il faudra au préalable **s'entraîner** pour atteindre le niveau requis du test ! Tout cela a un coût que vous devrez supporter !

Vous pouvez donc ajouter **de 1000 à 3000 euros par an** en fonction de vos qualifications !



## B/ Les formations militaires et étatiques

**Ces formations sont très exigeantes et demandent beaucoup d'engagement et de détermination. Le volume horaire alloué à votre formation est très faible au regard du niveau demandé. Ces formations nécessitent donc un très gros investissement pour être capable d'apprendre et de restituer dans le temps imparti.**

Dans certaines spécialités, **le niveau de difficulté technique demandé est très élevé et peut ainsi devenir un élément limitant. Il y a de nombreux échecs tout au long de ces parcours de formation !**





Un échec dans ces formations ne veut pas dire pour autant que vous ne pourriez pas réussir une formation de pilote dans le civil, à votre rythme ! Il signifie juste qu'à l'instant « t » de votre échec, vous ne respectiez plus le profil d'apprentissage « type » recherché par les armées.

### Quand ?

Toute l'année vous pouvez déposer votre dossier pour passer les différentes sélections et concours, (Je vous renvoie vers les liens en partie 2/C) vous permettant de rejoindre les filières Officier sous contrat (1 à 3 promos par an) et Officier de carrière (1 promo par an en Septembre).

### Où ?

Sur les différentes bases écoles des armées. Pour les Officiers de Carrière c'est seulement à l'issue de vos deux premières années d'école (École de l'Air, École Navale, École Spéciale Militaire de St Cyr) que vous suivrez le parcours décrit ci-dessous pour votre spécialité aéronautique.

#### - Armée de l'Air et de l'Espace :

Chasse : Salon de Provence (SR-20) puis Cognac, (Grob-120/ PC-21) (pilote et NOSA). A l'issue de votre formation, vous pourrez être affecté (hors opérations extérieures) sur les bases aériennes de : Nancy, Luxeuil, St Dizier, Mont de Marsan et Orange, détachement Djibouti et Al Dahra.

Transport : Salon de Provence (SR-20) (pilote et NOSA), Cognac (Grob-120) puis Avord (Xingu) (pilote). A l'issue de votre formation, vous pourrez être affecté (hors opérations extérieures) sur les bases aériennes de : Évreux, Villacoublay, Orléans, Avord, Mérignac, Mont de Marsan, Istres, Djibouti, (avec en plus Cayenne, Fort de France, St Denis, Nouméa et Tahiti pour les casa).

Hélicoptère : Dax (EC-120), le Luc en Provence puis Orange (Fennec). A l'issue de votre formation, vous pourrez être affecté (hors opérations extérieures) sur les bases aériennes de : Évreux, Villacoublay, Orange, Cazaux, Djibouti, Cayenne et Fort de France.

#### - Marine Nationale, Aéronautique Navale

Chasse : Cursus Français (¼ USA) : Lanvéoc (Cap-10), Salon de Provence, Cognac, Puis Meridian NAS (T-45). Cursus Full USA : Lanvéoc (Cap-10), Lackland AFB, Pensacola NAS, Whiting field NAS (T6-B), puis Meridian NAS (T-45). A l'issue de votre formation, vous serez affecté à Landivisiau et bien-sûr embarqué sur le porte-avions Charles de Gaulle.

PATSIMAR : Lanvéoc, Salon de Provence, Cognac puis Avord. A l'issue de votre formation, vous serez affecté (hors opérations extérieures) à Lorient, (avec en plus Tahiti et Nouméa pour les Falcon).

Hélicoptère : Lanvéoc puis Dax puis Le Luc en Provence puis Lanvéoc. A l'issue de votre formation, vous serez affecté à Lanvéoc ou Hyères (avec en plus Fort de France, St Denis, Nouméa, Tahiti, la Rochelle et le Touquet pour le Dauphin) et bien-sûr embarqué sur les frégates, le PAN et les PHA.

#### - Armée de Terre, Aviation Légère de l'Armée de Terre

Combat et Manœuvre : Dax puis le Luc en Provence cursus EALAT. A l'issue de votre formation, vous serez affecté (hors opérations extérieures) à Pau, Phalsbourg ou Étain. Vous pourrez aussi être embarqué sur les PHA.

#### - Gendarmerie, Force Aérienne de Gendarmerie

Comme tous les autres pilotes d'hélicoptère des armées vous suivez le cursus EALAT.



**Une fois affecté en unité et tout au long de votre carrière,** vous entrerez dans un cycle de formation continue afin d'obtenir différentes qualifications et fonctions supplémentaires.



#### - Composante Aérienne de la Défense Belge

**Chasse :** Beauvechain puis Sheppard AFB (*Euro-Nato Joint Jet Pilot Training program*). A l'issue de votre formation, vous pourrez être affecté (*hors opérations extérieures*) sur les bases aériennes de Kleine-Brogel ou de Florennes.

**Transport :** Beauvechain puis Avord. A l'issue de votre formation, vous serez affecté (*hors opérations extérieures*) sur la base aérienne de Melsbroek.

**Hélicoptère :** Vous rejoindrez le cursus français EALAT décrit plus haut. A l'issue de votre formation, vous pourrez être affecté (*hors opérations extérieures*) sur les bases aériennes de Koksijde ou de Beauvechain.

*Comment ?*

Les formations de pilote militaire sont dans la pratique vues comme « des parcours intégrés ». Ces formations sont « **gratuites** » et **rémunérées**.

**En plus des licences civiles EASA, ces formations visent à vous dispenser l'ensemble des enseignements nécessaires pour faire de vous des pilotes opérationnels** (*C'est-à-dire des pilotes répondant aux besoins identifiés des armées*).

**Il n'y a donc aucune question à se poser vis à vis du parcours de formation.** Si vous possédez déjà des licences et des qualifications civiles vous pourrez « éventuellement » bénéficier d'un programme plus ou moins adapté destiné à « militariser » vos acquis, avant d'apprendre tout le reste. Il n'y a absolument **aucun besoin d'avoir une quelconque expérience aéronautique préalable** ! Si vous en



avez, il vous faudra parfois apprendre à oublier ce que vous savez déjà pour appliquer à la lettre la méthode enseignée par les armées !

De façon générale dans les armées, la formation de pilote se déroule comme suit :

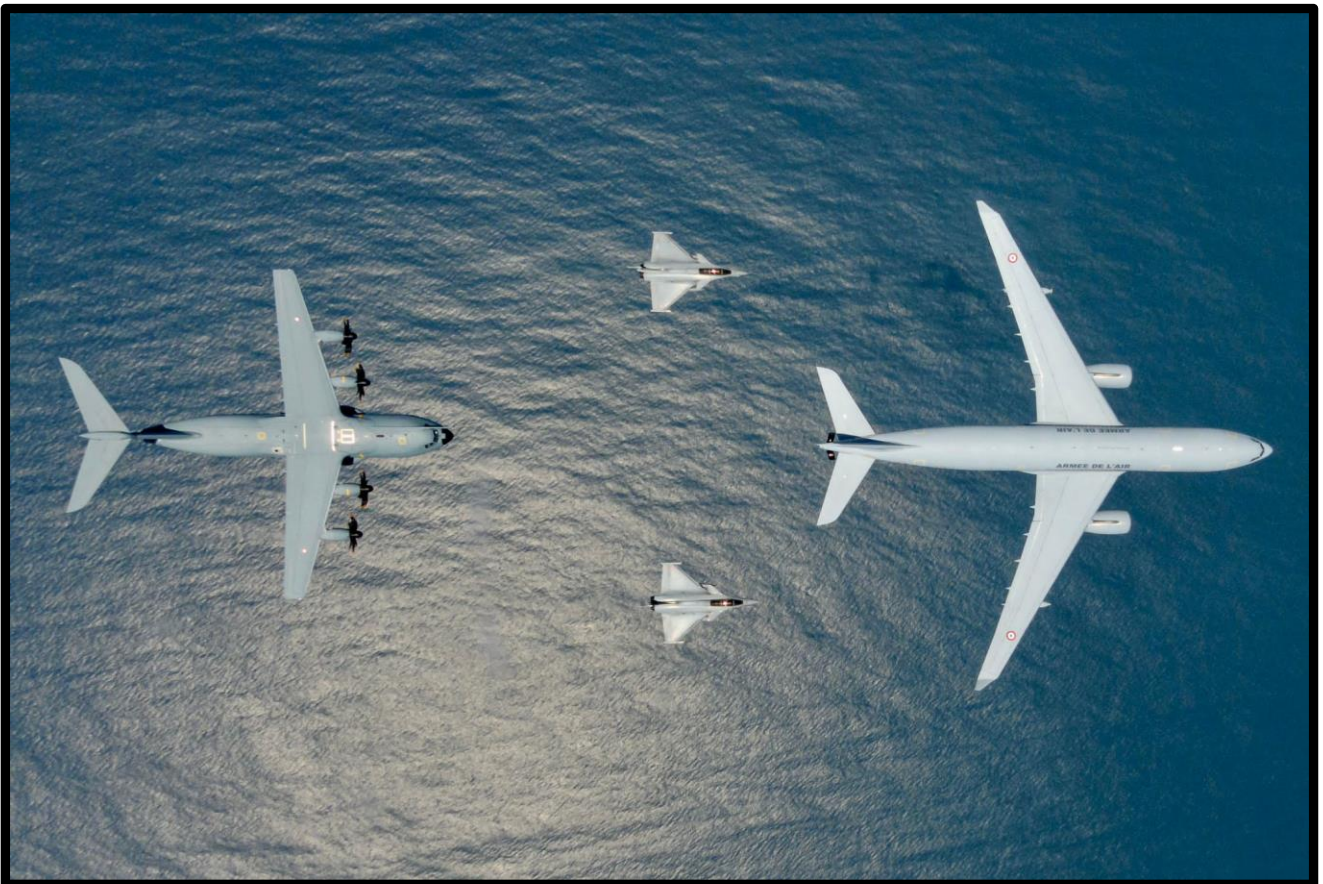
- Une **formation de base** (vous apprenez les bases du pilotage)
- Une **formation avancée** (vous adaptez le pilotage et vos apprentissages à votre future spécialité).

Vous gagnez votre brevet de pilote militaire environ 3 ans après le début de votre cursus.

- Une **formation de transition opérationnelle** (vous apprenez votre spécialité)
- Une **formation opérationnelle** (vous apprenez à vous servir de votre vecteur dans l'ensemble du spectre des missions qui lui sont attribuées)

Vous gagnez votre statut de Pilote Opérationnel environ 5 à 6 ans après le début de votre cursus.

Évidemment seront ajoutées à votre formation une de pilote du sport mais aussi des formations purement militaires comme : le tir, le combat, la survie, le commandement, le renseignement etc...





## Partie 4, emplois de pilote

Pour **accéder au métier de pilote** il vous faudra, en plus d'une **aptitude médicale**, d'une part **obtenir les licences et qualifications requises**, et d'autre part **trouver un emploi** et cette deuxième partie est très souvent la plus critique !

« J'ai un ami, il est pilote de ligne (*avion ou d'hélicoptère*), il a fait un crédit et il bosse Mac-do, tu te rends compte ? » .....AND SO WHAT ??

Bien qu'une **formation de pilote** vous apprenne à piloter un avion ou un hélicoptère et donc à priori un métier, celle-ci **ne vous garantit en rien un emploi de pilote**, d'où l'impérieuse nécessité d'avoir un plan B.

De plus, comme précisé en introduction dans ce marché mondialisé, **personne ne vous attend** et **il y a de nombreux candidats à la fonction**. Même en mettant tout de votre côté, **la chance aura son rôle à jouer** dans la réussite de votre projet mais aussi **dans la durée de votre carrière** !

**Il y a des gens formés qui n'ont jamais pu accéder au métier**. Mais il y a aussi des gens ayant accédé au métier, et qui après un certain nombre d'années dans des conditions « non satisfaisantes » ou suite à un ou plusieurs licenciements **ont préféré exercer une autre activité ou revenir à leur métier précédent**. Ceci ne concerne bien-sûr pas les carrières militaires et entités d'État où l'emploi est garanti et stable.

Enfin, souvenez-vous **que ces carrières (civile et militaire) sont suspendues à votre aptitude médicale** ! Même si les normes évoluent et semblent de moins en moins restrictives (*en tout cas pour l'EASA*) sachez qu'il y a quand même **tous les ans des pilotes qui perdent leur aptitude médicale** et qui se retrouvent forcés d'exercer une autre activité !





## A/ Moi c'est une Major ou rien !



Le marché de l'emploi pilote est **segmenté en compagnies de typologies différentes** que nous pourrions classer en 3 catégories + une :

**Niveau 1** : des compagnies de « **premier boulot** » (*conditions de travail et pérennité financière de la société souvent à la marge*).

**Souvent les sociétés de votre premier emploi de pilote !**

**Niveau 2** : des **compagnies plus ou moins matures** (*conditions de travail un peu meilleures que celles du niveau 1*), **dans lesquelles vous n'effectuerez surement pas la totalité de votre carrière.**

**Niveau 3** : des **compagnies où vous pourrez envisager de faire toute votre carrière.**

**Les Majors** : (*aviation de ligne seulement à mon sens*) : Celles-ci sont comparables aux compagnies du niveau 3 avec en plus des caractéristiques notables en termes de conditions de travail\*. (*Voir Focus conditions de travail en partie G*).

La répartition entre les différentes catégories est pyramidale **avec beaucoup d'acteurs de niveau 1, un peu moins d'acteurs de niveau 2** et relativement **peu d'acteurs de niveau 3**.

Les Majors sont un cas à part avec seulement une petite vingtaine de compagnies à l'échelle du monde !

**Donc soyons très clair, quelle que soit votre carrière (avion, hélicoptère) et votre activité (travail aérien, aviation d'affaire, transport aérien) tout le monde ne pourra pas intégrer les sociétés/ compagnies offrant les meilleures conditions de travail \* (ou les plus pertinentes au vu de votre situation) !** Si ce type



de compagnie **peut être un objectif de carrière, il ne doit pas constituer votre référentiel, ni votre seule motivation pour embrasser ces carrières !** Ne vous fiez pas seulement aux discours et à l'avis des pilotes qui travaillent dans ces compagnies pour former votre projet, allez parler avec les pilotes du reste de l'industrie et posez-vous les bonnes questions !

*Accepteriez-vous de faire le métier de pilote que vous avez choisi en dehors de ces structures ?  
Si la réponse est oui, est ce que l'investissement et les sacrifices que vous devrez faire pour atteindre une compagnie du premier niveau sont justifiés et acceptables au vu des conditions de travail que vous y rencontrerez ?  
Si la réponse est oui, avez-vous anticipé un nécessaire Plan B ? Peut-être qu'après quelques années dans des compagnies de niveau 1 ou 2 et dans l'impossibilité de rejoindre une compagnie de niveau 3 et +, cette vie ne sera plus compatible avec vos objectifs pros et perso !*

**La classification des compagnies dans les différents niveaux est un peu délicate, non définitive et peut tout à fait répondre à des motivations personnelles.**

*Par exemple une compagnie que vous classeriez de niveau 2 à l'étranger, pourrait être classé de niveau 3 si elle est dans votre zone géographique compte tenu de l'importance de ce critère pour vous !*



Cette segmentation reste pertinente quelle que soit l'activité visée : travail aérien, aviation d'affaire ou aviation de ligne (*sauf pour les majors qui pour moi n'existent que dans l'aviation de ligne*).

Dans ces carrières **civiles**, avion et hélicoptère, on observe donc souvent des mouvements de pilotes entre les différentes activités (*travail aérien, affaire, ligne*) ou au sein d'une même activité entre les différents niveaux (*1,2,3, Major*). Celles-ci sont dictées par la volonté de répondre à des problématiques de **sécurisation de sa carrière** ou de rapprochement géographique ou **d'obtention de meilleures conditions de travail\***.

**Rejoindre une compagnie de niveau 3 ou une Major n'est pas une fin en soi** et dépend vraiment de votre situation. **Il est vrai par contre que lorsque que celles-ci ne recrutent pas, c'est en cascade toute la chaîne de recrutement qui est un peu paralysée.**

Cette logique **n'est cependant pas la seule mécanique** expliquant le caractère aléatoire de l'emploi, il faut aussi **parler des crises, de la maturité des marchés et des spécificités de cette industrie.**

Entendez-moi bien, il y a des emplois pilotes « de début et de transition » et il est tout à fait normal et acceptable, voire obligatoire, de « faire son expérience » en attendant de pouvoir accéder à des emplois plus stables ou à de meilleures conditions ! (*Cela évolue d'ailleurs souvent ensemble*).

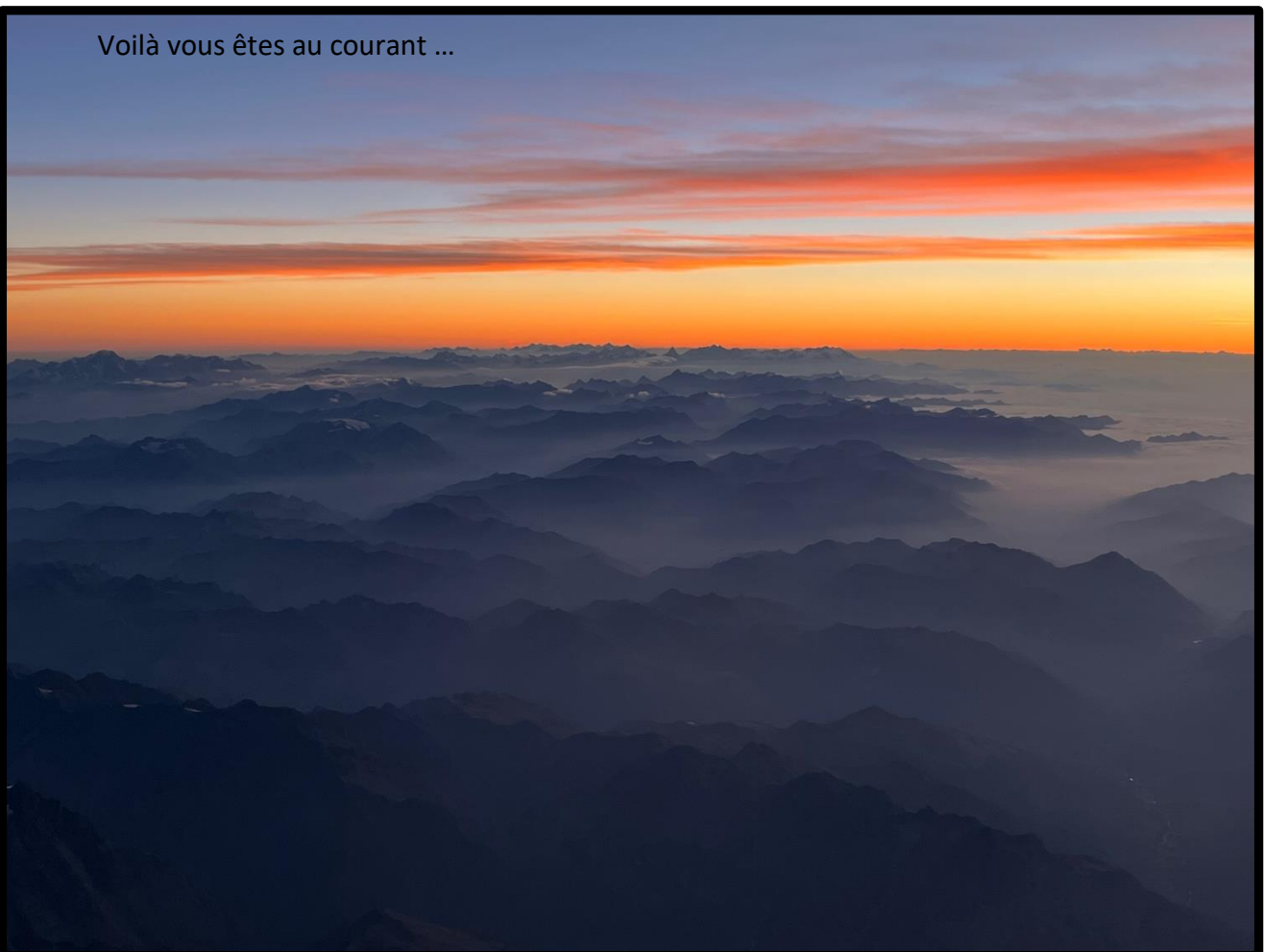
Mais n'acceptez pas l'inacceptable !

- **Restez dans le cadre légal** (*dommage de risquer sa licence si chèrement acquise*).
- **Ne vous mettez pas en danger** (en volant sur des machines « non safe » ou utilisées dans une activité un domaine de vol ou un espace géographique « non safe »).

**PS : il y aura toujours des employeurs prêts à exploiter votre passion...**

A l'issue de votre (*coûteuse*) formation certains employeurs vous verront comme de nouveaux pilotes prêts à tout, pour tenter de rentabiliser celle-ci (*voler coûte que coûte*) !

Voilà vous êtes au courant ...





## B/ Des embauches de pilotes cycliques et localisées.

L'aérien a toujours été un secteur d'activité où **les marges sont très faibles**. C'est tout particulièrement le cas pour toutes les entreprises du secteur **dont le modèle économique repose uniquement sur l'exploitation des aéronefs**.

C'est un peu moins vrai pour toutes les sociétés dont le modèle tourne « autour de cette activité » ! Par exemple la formation, la maintenance et la fourniture de prestations diverses, qui sont des activités qui génèrent des marges plus importantes.

Pourquoi faire voler une machine coûte très cher ?

- L'achat ou la location des aéronefs est très onéreux.
- L'entretien obligatoire et encadré également !
- Les charges et taxes diverses (*atterrissages, navigation, sûreté...*) sont nombreuses et coûteuses.
- Les obligations réglementaires et leurs mises à jour imposent de nombreuses dépenses.
- Les formations et le maintien de compétences réglementaires des personnels d'exploitation (*mécaniciens, pilotes, personnel de cabine*) qui nécessitent des budgets importants.
- L'achat du carburant représente toujours un poste de dépense conséquent et difficilement optimisable.
- Tout élément dont la finalité est d'être installé dans un aéronef doit suivre un processus de contrôle et de certification très poussé, qui fait exploser son coût de fabrication et donc son prix.
- Les installations nécessaires pour l'exploitation et le soutien de ces activités sont souvent onéreuses (*infrastructures, hangars, machines, simulateurs etc*) ...

*Avec toutes ces contraintes, même quand la période est porteuse, si la seule rentrée d'argent provient de la vente des capacités de transport (billets passagers, et volume cargo) le résultat est souvent juste bénéficiaire (faible marge) compte tenu de la faiblesse des prix de ventes (dû à l'immense concurrence). Alors imaginez en temps de crise... C'est pourquoi les faillites ne sont pas rares. Ainsi le modèle et la taille de beaucoup de compagnies a évolué multipliant les activités annexes, les concentrations, les optimisations diverses et autre. Mais ce n'est ici pas le sujet !*

L'aviation, dans son rôle si cher à Antoine de Saint Exupéry de « relier les hommes », est par conséquence **vulnérable aux aléas de l'économie globale** ! La moindre **crise économique, sanitaire ou militaire a des répercussions immédiates sur cette industrie, et par extension sur l'état de son marché de l'emploi**.

Pour faire simple, crise = **recrutement pilote en crise**.

Nota : A chaque période de crise, on observe souvent **une détérioration des conditions de travail** proposées par bon nombre d'acteurs, et la **multiplication d'initiatives financières particulières** :

- **Les formations payantes** (*QT, bloc d'heures et line training*).
- **La multiplication de statuts particuliers dans l'emploi pilote** comme, les autoentrepreneurs, les stagiaires, les intérimaires, les CDD et les contrats à la mission.

Parfois, ces crises peuvent être très localisées et ponctuelles, et n'ont donc un impact que sur **certaines activités et certaines régions**.



### Focus sur les 40 dernières années

« Je n'ai volontairement pas remis à jour cette partie écrite durant l'année 2020, elle est intéressante comme ça car représentative de ma pensée à ce moment 😊 ».

Chocs pétroliers, crises économiques (*sub-primes, dette grecque et consœur*), conflits armés, attaques terroristes, crises sanitaires diverses (*grippe aviaire et porcine, SRAS, Covid*), désaccords commerciaux, embargos, modifications réglementaires (*âge de la retraite, temps de repos*), ont modelé le marché de l'emploi pilote, bref « *une industrie qui oscille entre demande insatisfaite et chômage* » !

**Ainsi nous pouvons compter 7 grandes périodes où les recrutements pilote ont été très ralentis voire inexistants.**

- De 1976 à .....1978, presque 3 ans (*en comptant les mois*)
- De 1980 à .....1982, presque 3 ans.
- De 1984 à .....1985, presque 3 ans.
- De 1991 à .....1996, presque 5 ans.
- De 2001 à .....2004, presque 3 ans.
- De 2008 à .....2016, presque 8 ans.
- De 2020 à ....., je n'en ai aucune idée (à peine 2 ans finalement ! modif 2023)

Que peut-on déduire de ces chiffres et des expériences passées ?





- **Les périodes de recrutement ne durent en général qu'entre deux et quatre ans**, (on parle de marché pilote, car favorable aux pilotes).
- **Les périodes de « non-recrutement » sont de durée variable et sont parfois très violentes avec peu ou pas de recrutement, voire des licenciements**, (on parle de marché de compagnie, car favorable d'un point de vue de l'emploi aux compagnies).
- **Vous ne pouvez pas déterminer quand le marché de l'emploi sera porteur et quand il va se refermer**, (Les compagnies et l'industrie sont à chaque fois surprises par l'arrêt ou la reprise brutale de leur activité).
- **Les différentes activités ne réagissent souvent pas de la même manière :**

L'aviation de ligne (par sa caractéristique de masse) est souvent la première et la plus impactée. C'est également souvent la dernière à se relever.

L'aviation d'affaire (par son côté « à la demande ») se montre en général plus résiliente que l'aviation de ligne, (sauf si c'est précisément ce créneau qui est impacté comme lors de la récession de 2008 par exemple) !

L'aviation générale est également moins sensible à la conjoncture économique, car ses activités sont souvent particulières et répondent à des besoins spécifiques qui subsistent en temps de crise.

Côté hélicoptère, les activités de travail aérien et de transport de passager répondent aussi à des besoins spécifiques qui souvent continuent d'exister en temps de crise.

De plus et c'est personnel, je ne suis pas sûr qu'il faille continuer à croire, aujourd'hui, dur comme fer en une croissance **infinie** de l'activité de 5 % par an à l'échelle mondiale (Le trafic doublerait tous les 15 ans en moyenne) !

[https://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/Facts-Figures\\_WorldEconomyData\\_FR.aspx](https://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/Facts-Figures_WorldEconomyData_FR.aspx)

La (nécessaire) **remise en question écologique** (engagements zéro émission, Flygskam et flight tracking), la réflexion plus globale sur les mobilités, la multiplication des crises sanitaires, le tassement de la croissance des puissances émergentes, l'arrivée à maturité de certains marchés, l'érosion des marges, l'évolution des réglementations sont autant de raisons environnementales, sociétales et économiques pouvant pousser cette courbe à s'infléchir.

Aussi même si ce n'est pas immédiat, **les questions liées au nombre de pilotes requis à bord** (avec le Single Pilot Operations) pourraient décorrélérer la croissance et l'emploi pilote (Aujourd'hui il faut environ 3 à 4 équipages par avion sur court courrier, 5 à 7 équipages sur moyen et jusqu'à 12 équipages par avion sur long courrier).

Même ces problématiques mises à part, il vous faut quand même nuancer cette croissance car elle masque de nombreuses disparités :

1/ Pour commencer elle est à l'échelle mondiale, signifiant aussi « **une carrière mondiale** » pour suivre l'emploi.

2/ Ensuite elle masque un emploi non linéaire, avec **beaucoup de disparitions** et de **concentrations de compagnies**.

Si on regarde par exemple **les compagnies aériennes**, (on laisse donc de côté l'aviation d'affaire, l'aviation générale et le monde de l'hélicoptère).

**En Europe sur les 5 dernières années**, ces compagnies ont fait faillite (sans être exhaustif) : XL Airways, Aigle Azur, Air Mediterranee, Atlas Atlantique Airlines, Nexjet, Adria airways, VLM airline, Small



*Planet, Primera Air, Germania, Air Berlin, Colbat Air, Bulgarian eagle, Thomas cook, Flybmi, Monarch, DART, Borajet, Privatair, SkyWork, Darwin airline, Belair, WOW Air, Air Italy, Flybe, Fly Viking.*

**En France sur les 30 dernières années** (*en considérant qu'une carrière dure environ 30 ans*). Un pilote arrivé sur le marché du travail en 1992 et ayant fait une carrière uniquement franco- française aurait connu les faillites suivantes : *Aéris, Air Jet, AéroLyon, Aigle Azur, Air-Bourbon, Air Bretagne, Air Guadeloupe, Air Liberté, Air Littoral, Air Méditerranée, Air Normandie, AOM, Air Provence, Air Turquoise, Air Mana, Alsair, Aria, Axis Airways, Blue Line, Eagle Aviation, Euralair, Fairlines, TAT et XL Airways.*

Autant dire **qu'il vaut mieux avoir fait les bons choix et avoir réussi les bonnes sélections**. Aussi vous comprendrez aisément que **si vous limitez l'exercice de votre métier aux frontières nationales vous aurez peu d'opportunités !**

En fait la liste des compagnies aériennes Françaises qui auraient permis de faire ces 30 années de carrière sont (*compagnies qui existaient il y a 30 ans et existent toujours en 2023*):

*Air Austral, Air Calédonie, Aircalin, Air Corsica, Air St Pierre, Air Tahiti, Air Tahiti Nui, ASL France (Europe Airpost), Corsair, HOP ! (Airlinair, Britair, Regional), Air France (Air Inter, UTA, Transavia) et Airbus Transport International.*

Soit, en enlevant les compagnies des *POM/ COM/ DROM/ TOM*, **5 compagnies aériennes seulement !**

Ainsi vous comprenez mieux le paragraphe d'introduction, autrement dit **pourquoi beaucoup de pilotes formés et parfois même de pilotes ayant eu une première expérience en compagnie ont finalement fait autre chose**. *J'ajoute ici qu'il est parfois difficile même en ayant de l'expérience de retrouver un travail de pilote dans certaines compagnies car celles-ci préfèrent trouver de jeunes pilotes plus disposés à payer leurs formations et qualifications, à être moins rémunérés et à accepter un contrat plus précaire !*





Aussi sachez que depuis que je m'intéresse au marché de l'emploi des pilotes, c'est-à-dire depuis 2005, je vois fleurir tous les 2 ou 3 ans une étude de ce type !

<https://www.flightglobal.com/strategy/aviation-will-need-27000-new-pilots-in-2021-as-shortage-continues-despite-downturn-cae/141036.article>

Évitez donc de faire de ces études la seule et unique raison pour laquelle vous débutez votre formation de pilote ! **Il n'y a pas et il n'y aura pas de pénurie de pilotes ou pour être plus précis de pilotes peu expérimentés ! L'accès au métier reste toujours délicat.**

Il y a bien eu des périodes **difficiles pour les recruteurs**, mais celles-ci concernaient très souvent **des Captains et des instructeurs ou des OPL expérimentés** (*pouvant rapidement passer Captain*)!

Aussi certaines compagnies ou sociétés ayant proposé ou proposant encore des deals particuliers, voire un peu limites ont eu du mal à recruter mais de là à parler de pénurie...

Enfin certains vous diront qu'à une certaine période, les compagnies recrutaient des jeunes dans les aéroclubs et sans licence professionnelle...c'est effectivement vrai, mais n'oublions pas que c'était à une époque où **le marché n'était pas mûr comme il est aujourd'hui** (*la croissance et l'environnement d'exploitation de l'industrie n'avaient pas grand-chose à voir avec aujourd'hui*).

## C/ Mon expérience personnelle et la crise de la Covid

Je suis arrivé sur le marché d'emploi pilote en **2009 au début de la crise précédente** (*crise que nous, candidats pilote, pensions être la pire qu'ait connu le secteur jusqu'à présent*). J'ai décroché mon **premier emploi de pilote en Janvier 2014** soit 5 ans plus tard. J'ai été embauché comme OPL dans une Major en Septembre 2019, soit un peu plus de 10 ans après la fin de ma formation initiale.

- J'ai donc **travaillé 5 ans dans des métiers autres que celui de ma formation de base de pilote**
- Puis 1 an dans une compagnie aérienne de niveau 2
- Puis une petite année en compagnie de niveau 1
- Puis presque 4 années en compagnie de niveau 3
- Pour ensuite rejoindre une Major

Il y a des pilotes qui ont fait plus vite ou mieux que moi, mais surtout d'autres qui **n'ont pour diverses raisons et notamment celles évoquées plus haut jamais réussi à accéder au métier**. Cela vous donne une idée !

Il est à noter que j'aurais pu rester dans la compagnie de niveau 3 pour y faire à priori ma carrière entière mais j'ai eu la chance de pouvoir rejoindre cette Major ce qui n'est bien-sûr pas le cas de tout le monde.

Si on regarde un peu plus en détails, en tant que pilote, j'ai connu à ce jour 4 employeurs différents **en France et à l'étranger**.

- Avec le premier j'ai effectué **deux CDD** sans possibilité de CDI.
- Le second m'a embauché en **freelance via une boîte d'intérim, via mon propre statut d'autoentrepreneur** 😊 ! Au bout de 8 mois la compagnie a fait **faillite** !
- Chez le troisième **j'ai multiplié les CDD (bien au-delà du cadre légal)** avant de finalement signer un CDI.
- Enfin mon employeur actuel m'a embauché directement en CDI.



Ce que je note concernant « la crise Covid » *(et cela n'engage que moi)* c'est que **l'impact de cette crise sur notre secteur paraît sans précédent** car :

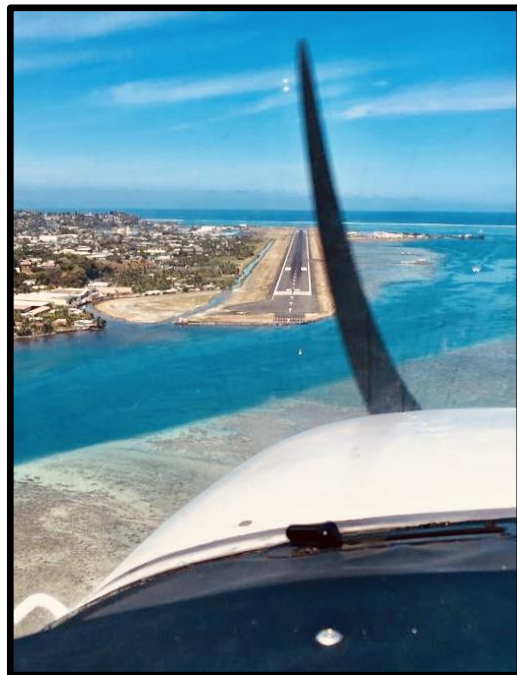
- **Jamais dans l'histoire « post seconde guerre mondiale » l'aviation commerciale n'avait été clouée au sol à ce point.**
- **Jamais une crise n'avait détruit autant d'emplois pilote** (les estimations parlent au niveau mondial de 30 % des pilotes sans emploi ou au chômage dont 7000 en Europe).
- **Jamais les conditions de sa reprise n'avaient connu de telles restrictions de voyages.**
- Aussi, et c'est nouveau, **jamais son modèle n'avait été autant attaqué et remis en cause** *(écologie, télétravail, nouvelles mobilités, nouvelles technologies etc.)*
- Enfin **de nombreux emplois au sol pour lesquels une formation de pilote pouvait être pertinente** *(et dans lesquels des pilotes pouvaient travailler en attendant des jours meilleurs)* ont été réduits en raison de la baisse d'activité ou détruits pour des raisons d'économies.

**Pour retrouver un marché de l'emploi pilote porteur et créant de nouveaux besoins**, il faudra donc que :

- **L'économie ne soit plus affectée et bridée**
- **L'aviation dans son ensemble se remette et qu'elle n'ait pas trop changé de modèle** *(toujours autant d'activité et deux pilotes dans les cockpits des CS-25 et 29)*
- **Une partie de l'excédent de pilotes consécutif aux licenciements de cette crise soit absorbé.**

Tout ceci ne devrait donc pas intervenir avant... **un certain temps** ! Peut-être un peu plus vite dans certaines régions ou dans certaines activités. *(La concurrence risque d'être rude à ce moment-là avec les pilotes licenciés, les listes d'attentes, les promesses d'embauches avortés et les nouveaux diplômés).*

Néanmoins contrairement à la crise de 2008, je note que **l'aviation d'affaire continue de voler** et qu'il existe sur les sites de brookers quelques annonces de recrutement alors que celles-ci avaient totalement disparue et pendant presque 6 ans lors de la précédente crise.



Si vous décidez néanmoins de **vous former maintenant**, cela doit se faire :

- **Sans vous mettre en danger financièrement !**
- **Avec la certitude que vous devrez à un moment et peut être pendant un certain temps exercer un autre métier que celui de pilote !**



Une fois le marché redevenu porteur, il vous faudra, **après avoir identifié un recrutement pilote** (ceux-ci ne sont souvent pas très connus, à part pour les majors, d'où l'importance du réseau), **réussir le processus de sélection de la compagnie ou de la société visée.**

En effet **ce n'est pas parce qu'il y a un besoin pilote et que vous êtes pilote, qu'il y aura une embauche...** Lors d'une sélection tous les candidats possèdent les mêmes licences, il peut donc être difficile de se différencier. Au-delà du nombre d'heures de vol, il peut être intéressant de présenter une expérience particulière, **une compétence particulière, un autre diplôme, ou la connaissance d'une langue étrangère supplémentaire.**

Le sujet de la sélection de pilotes est vaste et fera l'objet d'un autre e-book à venir !

## D/ Survivre à une crise

Un pilote passe en général par les trois étapes suivantes :

- **Je paye mes heures de vols,**
- **Je vole gratuitement,**
- **Je suis payé pour voler** (plus ou moins bien, je parle du salaire hein ;) !

Si la première étape est obligatoire, ne serait-ce que pour obtenir sa qualification de pilote professionnel, la deuxième est souvent nécessaire pour pouvoir justifier d'une expérience plus importante et ainsi se préparer à la troisième étape qui vous permettra enfin de vivre de cette activité.



Ce que vous devez faire pendant les périodes de non emploi, **si vous avez déjà réalisé votre formation**, c'est d'essayer de répondre de la meilleure des façons au triptyque suivant :

- **Volier** (parce que les heures de vols constituent souvent un critère d'embauche).
- **Progresser** (apprendre de nouvelles choses, développer ses compétences).
- **Travailler** (il faut bien gagner de l'argent pour payer ses factures).

Un **emploi de pilote permet** bien évidemment **de concilier ces trois** éléments et serait donc la solution optimale, mais en attendant...

Les heures de vols sont souvent un critère discriminant.

Pour un **pilote sans expérience en compagnie aérienne** (avion et hélico) vous êtes :

- Débutant : de la fin de votre formation à 500H
- Intermédiaire : entre 500H et 1500H
- Expérimenté : avec plus de 1500H

Pour un **pilote avec une expérience en compagnie aérienne** vous êtes :

- Débutant : de la fin de votre formation en ligne jusqu'à votre ATPL soit 1500H avion/ 1000H hélicoptère
- Intermédiaire : entre votre ATPL et 3000 H avion/ 2500 H hélicoptère
- Expérimenté : avec plus de 3000H avion/ 2500 H hélicoptère



## Pilote de ligne H/F : Recrutement suspendu

### Description du poste

#### Intitulé du poste

Pilote de ligne H/F : Recrutement suspendu

#### Métier

Personnel Navigant - Pilote de ligne

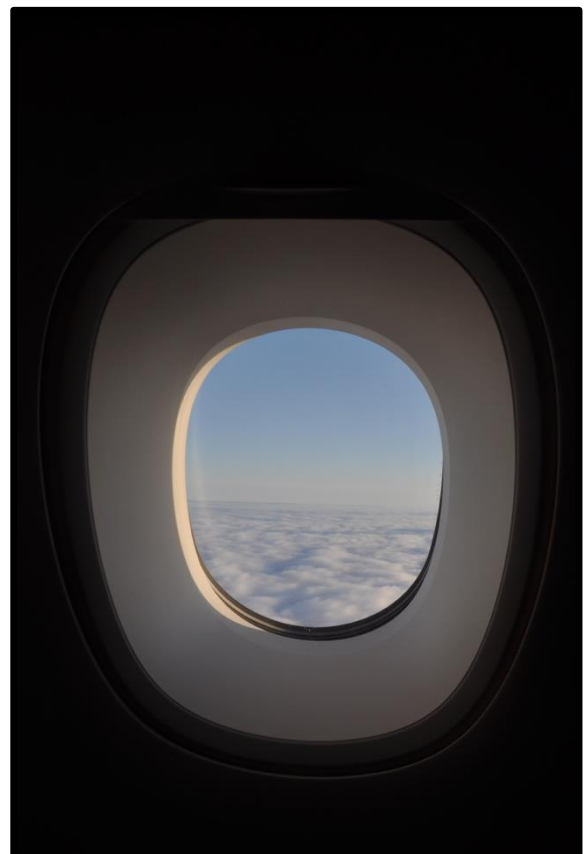
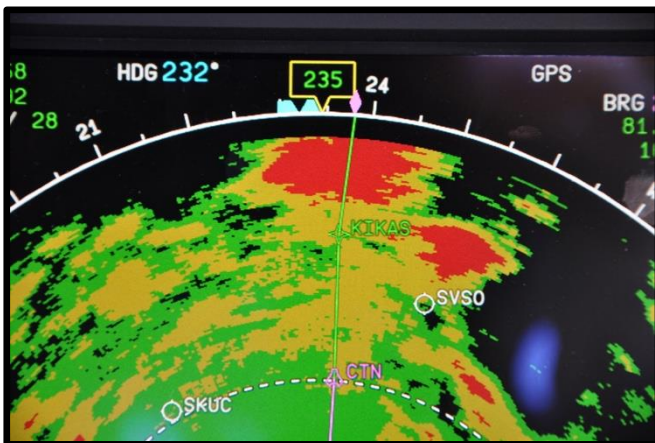
#### Catégorie socio-professionnelle

Cadre

#### Présentation du contexte

Compagnies AIR FRANCE et TRANSAVIA

Nous vous informons que les sélections et le recrutement pilote professionnel sont actuellement suspendus.





## Voler/ Progresser :

**Simple, plus vous passez du temps loin des cockpits plus votre niveau diminue !** Il faut trouver un moyen de maintenir votre niveau professionnel en attendant votre premier boulot. Si Flight Simulator et les vols chaise (*visualisation mentale*) sont très bien pour répondre à ce problème en sollicitant vos acquis et éviter qu'ils ne s'effacent, ces solutions n'ajoutent en revanche pas d'heures sur votre carnet de vol ! Alors comme pour le mûrissement vous pouvez :

- **Négocier un bloc d'heure** avec un aéroclub, une école ou une société de location.
- **Trouver l'avion/ l'hélicoptère le moins cher** (*de la région, du pays ou plus*) pour faire des heures dessus.
- **Amener** vos amis, votre famille, et **partagez les frais de vol** avec eux.
- **Faire du co-avionnage** avec les sites spécialisés et dans une structure qui l'autorise (*avion*) !
- **Trouver un propriétaire** qui veut bien que vous le promeniez !
- Participer à des **voyages** (*club ou autres*), toute **initiative aérienne** ou bien même monter les vôtres (*un tour de France, de méditerranée ou je ne sais quoi*) en faisant **financer tout ou partie** (*par des sponsors, l'organisation d'évènements sportif ou autres, des ventes soyez imaginatif*) !
- Faire **un bloc d'heures aux US ou au Canada** où les heures sont moins chères !
- Faire des **formations complémentaires** comme la Voltige, montagne, pilotage de précision, planeur, remorquage, largage para, DNC photo, etc.
- Faire du planeur (*oui encore et toujours*) 😊

Avec quelques « tips » supplémentaires :

- Faire du « **Safety Pilot\*** » dans une **compagnie d'aviation d'affaire** ou **avec un pilote propriétaire ou salarié qui accepte de vous prendre de temps à autre**.
- Faire des **baptêmes**
- **Voler pour une association humanitaire** (*ASF, SASF ou autres*).
- **Trouver des convoys à effectuer** (*en France et ailleurs dans le monde*).
- **Faire du remorquage planeur ou du largage parachutiste** (*avion*).
- **Faire de l'instruction** (*aéroclub ou ATO, vous pouvez vous faire financer une grande partie de votre stage instructeur par le comité régional aéronautique (CRA) et un aéroclub partenaire en échange d'un certain nombre d'heures de vol d'instruction, on parle de « liste une »*).

\***Safety Pilot** : Vous êtes en place droite sur un avion/ hélicoptère certifié mono-pilote et exploité comme tel ! Vous n'avez pas de fonction officielle à bord et vous ne pouvez pas logger les heures (*ou seulement dans certains cas si l'autre pilote est instructeur*). Néanmoins vous accumulez de l'expérience opérationnelle et vous gardez contact avec votre futur métier.

**Nota sur l'instruction** : L'instruction est parfois vue juste comme un moyen de « monter ses heures » mais c'est en réalité une expérience bien plus riche ! Car s'il paraît évident que vous progresserez techniquement, cette activité vous fera vraiment grandir en tant que pilote. **C'est l'exercice absolument parfait pour développer et aiguiser ses compétences non-techniques** (*voir partie 5*). Le travail en équipage sera par la suite grandement facilité.

Vous pouvez aussi **suivre des formations** (*universitaires ou autres*) **qui visent à vous faire progresser dans les aspects non-techniques du métier** (*voir partie 5*) et à vous apporter des compétences supplémentaires.



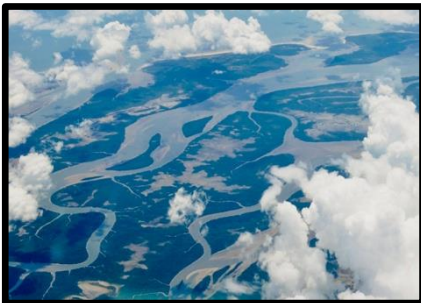
Vols montagne



Voltige



Safety pilot



Vols de convoys







## Travailler :

Voici quelques emplois aéronautiques **au sol** où de nombreux pilotes ont été embauchés à un moment ou un autre par le passé en attendant un cockpit :

- **Pilote écho radar**, ENAC et ADP (*via les sociétés Application concept et Precept media*).
- **Agent d'opérations, agent de passage, agent de trafic, agent de planning...** (*compagnies aériennes, aéroports et sociétés d'assistance aéroportuaire \**).
- **Instructeur sol, opérateurs** (*GI/ TKI, opérateurs et technicien en école de pilotage et en centres de simulateurs\**).
- **Tuteur à l'ENAC.**
- « **Ingénieur** » ou « **technicien** » **support** (*chez les constructeurs aéro ou leurs sous-traitants*).

Ces **emplois sont intéressants** à viser car, au-delà des connaissances qu'ils vous apporteront, ils vous permettront souvent **de rester au contact, faire du réseau et parfois même de distribuer des CV**. Ils sont bien-sûr à envisager de manière temporaire, le temps de trouver votre premier poste de pilote (*je m'adresse surtout ici aux gens qui visent de toute façon un emploi alimentaire car à rémunération ou intérêt égal, autant que votre emploi soit aéronautique*) !

\*Les principales **sociétés d'assistance aéroportuaire, FBO** (*pour Fixed Base Operators*) sont : *Swissport, Aviapartner, World Flight Service, Menzies aviation, Groupe Europe Handling, Alyzia etc.*

Au-delà de ces sociétés présentes sur les grands aéroports, vous retrouverez un grand nombre de **FBO sur des plateformes plus petites ou spécialement dédiées à l'aviation d'affaire** comme : *Sky Valet, Signature Flight Support, Universal Aviation, JETEX etc.*

\*Les principaux **centres de simulateurs** sont : *Airbus training centers, Airbus Helicopters Training Academy, HELISIM, ATR training centers, Flight Safety International, SIMAERO, SIMTECH, CAE, L3HARRIS, mais il y a aussi tous les ATOs et TRTOs indépendants.*

### **Pour trouver ces différents postes :**

- Adressez-vous **directement aux employeurs** potentiels.
- **Contactez les agences d'intérim en relation avec ces employeurs** comme : *Manpower, Derichebourg, APPI intérim, Crit Aéro, Manaéro, Synergie, Adecco etc.*
- **Regarder les annonces des sites suivant :**

<https://www.aerocontact.com/emploi-aeronautique/offres-emploi-aeronautique.php>

<https://air-cosmos.com/offres-emploi>

<https://www.pnc-contact.com/motsclefs/recrutement>

Au-delà de ces positions très « aéronautiques » **de nombreuses autres fonctions vous permettront de développer certaines compétences nécessaires au métier de pilote** (*voir partie 5*).





## E/ Trouver un emploi de pilote

Pour accéder à la profession et en vivre il vous faudra :

- 1/ **Décrocher votre aptitude médicale et la maintenir** (voir encart médical partie 3) !
- 2/ **Obtenir les licences et les qualifications** de pilotes requises (voir partie 2 et 3).
- 3/ **Identifier un recrutement et pouvoir participer à la sélection** (voir ci-dessous).
- 4/ **Réussir le processus de sélection** mis en place par la société (voir prochain e-book).
- 5/ **Avoir de la chance** (la chance se provoque mais un petit coup de pouce est bienvenu) !

Comme dit plus haut, les sous-parties 3 et 4 sont presque les plus dures, il va falloir rester motivé malgré l'absence quasi systématique de réponse et les quelques réponses négatives ! Vous **ne savez jamais à quel point vous êtes proche du but** alors restez focus et n'abandonnez pas, il suffit d'un mail, d'un coup de téléphone !

Même si vous devez chercher **partout et toute l'année** sachez que **la période la plus propice à l'organisation de sélection est la saison Hiver** (Novembre à Mars). Dans l'ordre il vous faudra :

## A/ Trouvez des employeurs potentiels afin d'identifier un recrutement :

**Nota :** A part certaines compagnies major et low-cost qui organisent des campagnes de recrutement et n'hésitent pas à en faire la publicité (elles possèdent en général un site internet et du personnel dédié, voire une école) la grande majorité des compagnies recrutent sans faire de bruit ! Participer à une sélection peut donc déjà être en soit un vrai challenge ! D'où l'importance de ces quelques conseils :

- **Ne vous faites pas oublier de votre réseau** (que vous avez créé au fil des années) **et du réseau de votre école !** (Tout le monde a fait ça à un moment ou un autre et ceux qui nient sont des menteurs) ! Ainsi vous pourrez être informé d'un besoin de recrutement. **La cooptation**, (le réseau, le copinage appelez ça comme vous voulez), est votre **meilleure chance de décrocher une place en sélection pilote !**
- Pour les pilotes avion, pensez qu'en France **pratiquement tous les clubs de parachutisme et les clubs de planeur** ont besoin pendant la saison été (d'Avril à Octobre) **de pilotes largueurs et de pilotes remorqueurs ! Les aéroclubs eux ont besoins d'instructeurs !**

<https://www.ffp.asso.fr/ou-pratiquer/liste-de-toutes-les-structures-ffp/>

<https://www.ffvp.fr/trouver-un-club>

<https://enviedepiloter.fr/trouver-un-aeroclub/>

- **Téléchargez les listes d'opérateurs tenues à jour par les aviations civiles pour être sûr de n'avoir oublié personne :**

<https://www.caa.co.uk/Data-and-analysis/Approved-persons-and-organisations/Datasets/Lists-of-approved-persons-and-organisations/holders-of-air-operator-certificates/>

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Liste\\_compagnies\\_aeriennes\\_francaises\\_autorisees.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Liste_compagnies_aeriennes_francaises_autorisees.pdf)

- **Regardez sur ces sites** vous trouverez peut-être des sociétés que vous ne connaissiez pas :

<https://www.pilotjobsnetwork.com>

<https://aviapages.com>

<https://www.eurocontrol.int/rmalive/operatorList.do>



<https://pilotcareercentre.com/Search-Air-Carrier-By-Name-Region-Aircraft-Type-Radio-Callsign#region>

- Éventuellement faites des recherches « Google » par type d'aéronef un peu moins répandu pour trouver leurs opérateurs comme :

**Avions :** C206/ DA-42/ PA31 et 31T/ BN-2/ P2006 et P2012/ Vulcain P68 et A-viator/ C337-340 et C401-406/ C421/ AT-502/ M350-600/ C208/ Kodiak/ TBM 700-960/ PC-12/ SA226-227/ DHC 2-3-6-7/ Jetstream 31-32-41/ Beech 90-200-350-1900 D/ Do 228-328/ C408/ Casa 212/ Short 360/ EMB110-120/ Let 410/ C510 et C525/ CJ1 à 4 +/ HA-420/ B390-400/ Phenom 100- 300/ C-560/ BAE 125/ BAE ATP/ Fokker 27-50/ SAAB 340-2000/ Dash8 100-400/ Fokker 28-70-100/ BAE146/ SSI-100

**Hélicoptères :** Bell 47/ B-2B/ HU-269-300/ B-171B/ ENF-28/ UH-12/ SV-4/ R22-44/ G2/ Bell 204-205-206-214/ A119/ SA-315-316-318-319/ EC-120-130/ AS-350/ SA-360/ MD-500-600/S-333/ R-66/

Les compagnies qui exploitent ces machines recrutent très rarement des gens qualifiés, car il n'y en a pas ou peu ! De plus ce sont souvent des compagnies qui ont pas mal de turnover, Niveau 1 ou 2. Ainsi cela peut être votre chance pour décrocher votre premier emploi pilote.

- Suivez l'actualité, internet et la presse spécialisée (de nouveaux contrats ACMI ou de nouvelles commandes d'aéronefs impliquent souvent un recrutement de pilotes).
- Mettez à jour (ou créez-vous) votre profil sur LinkedIn et sur tous les sites de brokers dont voici une liste non exhaustive :

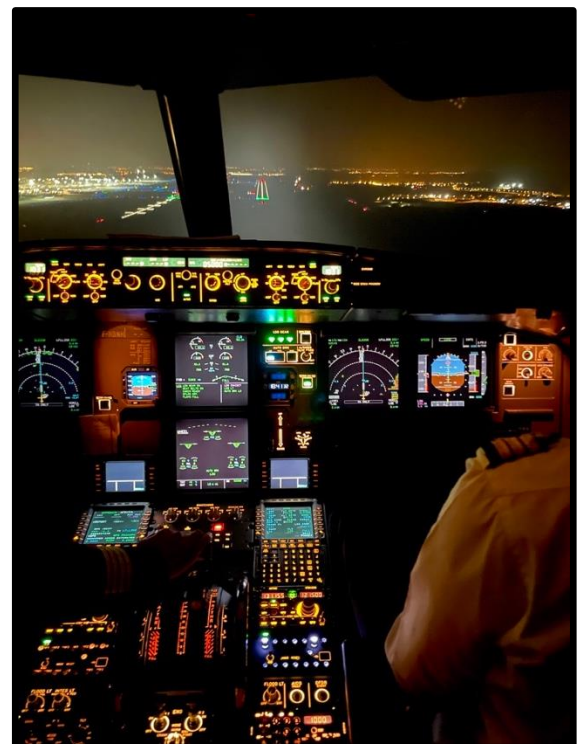
*AéroConsulting, RishWorth Aviation, CAE Aviation Jobs, Sigma Aviation services, Contractair, Directpersonnel, Aviation Network, Zenon, Paramount, Brookfield aviation, AeroProfessional, Proctor aviation, Asia Pacific Aviation Service, Smile Aviation, FRI China, China Aviation Recruitment.*

Vous retrouverez en général l'ensemble des annonces proposées par ces différents brokers regroupé sur ces trois sites :

<https://jobs.flightglobal.com/jobs/flight-crew/>

[https://www.latestpilotjobs.com/jobs/category/id/pilot\\_jobs.html](https://www.latestpilotjobs.com/jobs/category/id/pilot_jobs.html)

<https://www.aviationjobs.me/jobs/position/first-officers/>





**B/ Postulez** une fois le nom d'employeurs potentiels identifié (*étape 1*). Pour cela :

- Essayez de **trouver des pilotes qui y travaillent** (*utilisez LinkedIn ou votre réseau*), afin d'avoir des **informations à jour d'un point de vue recrutement, la bonne adresse mail et le bon moment pour envoyer !**
- Candidatez à chaque fois que cela existe via **le site dédié** (*voie normale*), puis par **le mail que vous aurez pu récupérer** et enfin **en allant voir les employeurs à chaque fois que cela vous est possible !**
- Participez aux « **Pilots Road show et Opendays** ». Certaines compagnies organisent (*souvent dans des hôtels ou des écoles de pilotage*) **des journées de rencontre entre pilotes et recruteurs de la compagnie**. Soyons clair **si vous souhaitez participer à la sélection de ces compagnies là, vous devez vous déplacer pour les rencontrer** lors de leurs évènements ! **Sinon il y a très peu de chance que vous soyez parmi les convoqués à la sélection !**
- **Ne vous limitez pas !** Envoyez vos candidatures partout, **le but du jeu est vraiment de trouver ce premier emploi pilote** qui vous permettra de maintenir votre niveau, progresser et montrer aux futurs employeurs que vous êtes devenu un profil plus intéressant notamment en ayant réussi à réaliser vos 500 premières heures post-formation !
- **Faites-vous un fichier Excel « candidature »** avec à minima le nom de la compagnie, les contacts et la date de la dernière candidature (*sinon cela va vite devenir compliqué de s'y retrouver*) !

**C/ Renouvelez**, (très) souvent vos candidatures ! Le but est que « **vos CV soit toujours dans la pile** » le jour où le responsable va organiser une sélection et donc convoquer des pilotes !

Voilà, vous avez un plan à vous de jouer maintenant !

**Ne pas oser** (*écrire un mail, téléphoner, rencontrer*), **avoir des exigences trop élevées** (*conditions de travail et positionnement géographique*), **abandonner trop vite** (*- de 5ans*), **ne pas maintenir à jour ses connaissances et ses qualifications**, sont les principales raisons qui empêchent de trouver son premier emploi pilote ! A bon entendeur...



**F/ Made in China ou Green Card ?**

Alors pour commencer cela dépend de votre mobilité (*et de votre envie de bouger ou pas*). Bien-sûr plus vous êtes mobile, plus votre marché de l'emploi potentiel augmente.

- **L'Amérique du Nord et l'Europe sont des marchés matures**. Cela veut donc dire qu'il y a assez peu de création d'emploi pilote dans ces régions. Le recrutement vise essentiellement à remplacer, les départs à la retraite, les gens qui perdent leur médical ou ceux qui changent de voie pour diverses raisons. Le recrutement y est généralement plutôt bien encadré.
- **L'Asie est au contraire un marché en fort développement et « fabrique » donc encore de nombreux besoins en pilote**. Néanmoins, certains pays conscients de cette situation mettent



en place des règles qui privilégient un recrutement national, ou au contraire profitent de cette situation avec des recrutements moins encadrés, voire un peu limite !

- **L'Amérique du Sud et l'Afrique sont aussi des marchés en développement, dans une moindre mesure certes, mais participent à la création d'opportunités.** Toutefois l'accès à ces postes est un peu plus compliqué qu'en Asie, avec là aussi des recrutements parfois bien moins cadrés, et pour certains franchement limités !

Pour **s'expatrier** gardez en tête qu'il y a **deux éléments** à prendre en compte :

- Les questions de **licences**, (voir partie 2, A).
- Les questions de **visas** de travail.

Ces visas de travail ne sont pas exigés dans tous les pays, mais lorsque c'est le cas, les démarches pour les obtenir varient considérablement !

- Aux **US ou au Canada** par exemple **cela se fait indépendamment de votre métier de pilote** (les conditions d'obtention sont les mêmes, et ce quel que soit votre métier).
- Certains pays comme par exemple **l'Australie et la Nouvelle Zélande, définissent des Skills Shortages Occupation List**, (liste d'emplois où le pays est dans le besoin), soit de l'immigration contrôlée. (Si la catégorie d'emploi « pilote » n'est pas sur cette liste vous ne pourrez pas obtenir de visa pour y être employé comme tel) !
- Un autre modèle comme **l'Inde et la Chine est de ne recruter que des instructeurs et des CDB étrangers, tout en développant une filière nationale pour gréer les postes d'OPL.** Vous n'avez ici quasiment aucune chance d'être recruté sans une expérience préalable importante.
- Enfin, **certaines sociétés ou compagnies de pays où la corruption est partie intégrante du fonctionnement économique, vous demanderont de gros euros...** Votre employeur vous expliquera que **c'est de toute façon la seule manière pour vous d'obtenir votre visa comme pilote, puisqu'il vous faut être sponsorisé** par l'employeur pour effectuer votre demande...

De façon générale à l'étranger, il y a souvent **deux types de contrats** :

- **Contrat expatrié**
- **Contrat local.**

Bien-sûr le contrat local est souvent moins intéressant financièrement mais peut vous permettre l'accès au métier. Parfois, même en ayant de l'expérience, on vous le proposera en l'associant à **un changement de flotte ou de fonction.**

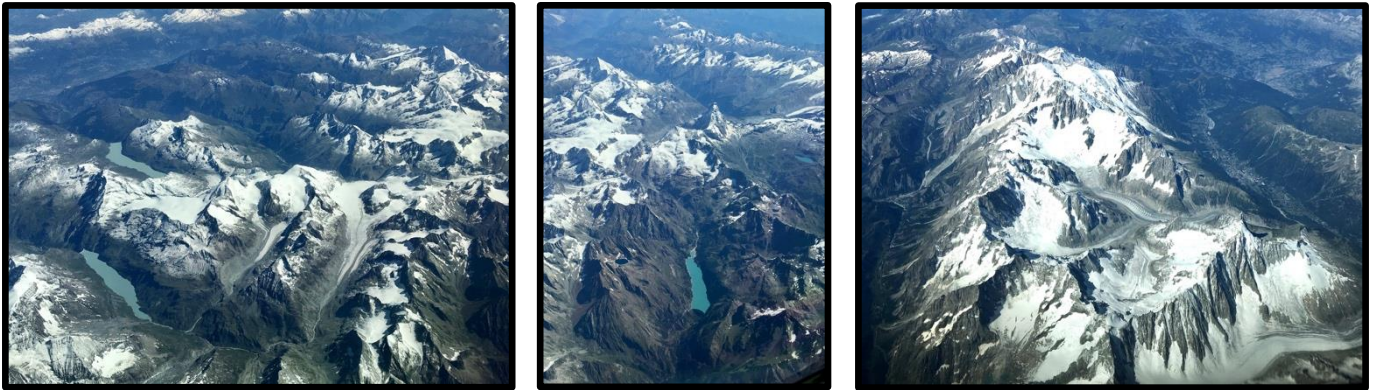
Sachez quand même, qu'en cas de crise, **en tant qu'expatrié vous serez le premier à être débarqué avec parfois des difficultés à retrouver le même travail en Europe** (dans la même fonction). En Europe il y a souvent dans les compagnies **un schéma de carrière-type**, il peut donc être difficile de revenir sur le même avion ou dans la même fonction.

*Par exemple si vous êtes CDB 777 en Asie ou au Moyen Orient il y a peu de chance que vous trouviez le poste équivalent à votre retour en Europe. Il vous faudra peut-être changer d'avion, de réseau (court ou moyen-courrier) ou repasser par la fonction OPL.*

Enfin sachez qu'en Europe il peut exister au sein d'une même compagnie **différents contrats de travail avec des conditions de travail différentes** (rémunération, roster, droit au chômage, retraite). En effet certaines compagnies paneuropéennes comme par exemple EasyJet ou Ryanair possèdent des **bases dans différents pays de l'Union** et sont légalement tenues de vous embaucher sous **un contrat**



**de travail national** (là ou vous êtes basé) mais ceci n'est pas tout le temps respecté ! La tentation peut être forte pour une compagnie de vouloir vous imposer le contrat national le mieux pour elle !



## G/ Et les salaires dans tout ça ?

Tout d'abord comprenez que **le salaire est loin d'être le seul critère** qui vous donnera l'envie de tenter de rejoindre une société ou une compagnie plutôt qu'une autre. **De nombreux autres paramètres** entreront en compte comme : vos objectifs, votre situation familiale, votre lieu de vie souhaité etc. Ainsi je préfère parler de « **conditions de travail** ».

J'insiste aussi sur le fait que **ce choix est tout relatif et dépendra bien sûr de l'état du marché et de votre expérience**. Il est évident que lorsque vous débutez dans ces carrières, il vous faudra **être prêt à accepter des conditions de travail peu réjouissantes, mais jamais dangereuses ou illégales !**

**Focus sur les conditions de travail** : Au bout d'un certain nombre d'années, il y a des chances pour que la « satisfaction d'en être » ne soit plus une raison suffisante pour l'exercice du métier. Ainsi vous allez vous intéresser de plus près à ce que l'on peut résumer comme étant les conditions de travail. Pour un pilote, c'est :

- Le respect que votre employeur a pour vous et pour votre métier...
- L'environnement de travail qui peut être plus ou moins propice à être concentré sur son métier de pilote (*stabilité financière de la compagnie et de son activité, équilibre vie perso/ pro, commuting, possibilité de développement et d'évolution*).
- **le type de contrat** (*freelance, auto entrepreneur, intérim, à la mission, CDD, CDI*).
- **l'emploi du temps** (*stabilité et régularité planning, nombre de jours de congés et de jours OFF*).
- **la rémunération** (*forfait, à l'activité, à la mission, heures de nuit, heures supplémentaires, mini garanti*).
- **La base d'opération**, le lieu géographique où vous êtes rattaché en quelque sorte.
- **Les cotisations diverses** (*retraite, maladie, perte de licence*).
- Le coût de la vie et l'imposition du pays dans lequel vous travaillez.
- Les avantages divers (*maintien des licences et qualifications payé, billets compagnies, plan d'épargne, indemnités de logement, indemnités de scolarisation, uniformes, pressing, parking, etc*).

Pour avoir une idée des conditions de travail attendues par opérateur vous pouvez regarder ce site : <https://www.pilotjobsnetwork.com>

**Mais la réponse la plus précise viendra toujours d'une personne travaillant dans la société visée !**



**Aussi à part dans les armées et corps d'état où la rémunération est stable, sachez que dans le civil privé, celle-ci est très majoritairement liée à votre activité.** Vous observerez donc des **variations d'un mois sur l'autre avec de possibles fortes baisses en cas de crise !**

Je vais tenter ici « **l'exercice périlleux** » de vous donner en fonction de ce que j'ai pu observer, **une idée des salaires** (*hors impôts et cotisations pour l'étranger*) que vous pourriez espérer. Tout ça n'est bien-sûr pas figé !

Pour ce faire reprenons la nomenclature évoquée plus haut (*partie 4 A*) et ajoutons le minimum et le maximum observé.

### Carrière civile Avion :

Aviation générale :

	Minimum	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Maximum
CPT	1300	1500	2000	2500	3500

En fonction de votre expérience, de la compagnie, du type avion et de votre ancienneté.

Aviation d'affaire :

	Minimum	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Maximum
FO	1300	1300-2000	2500-3200	4500-6000	7500
CPT	2300	2500-3000	4500-6500	7000-9000	12 000

En fonction de votre expérience, de la compagnie, du type avion et de votre ancienneté.

Aviation de ligne :

	Minimum	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Major	Maximum
FO	1300	1300-2000	2500-3200	4500-6500	6000-11000	12 000
CPT	2500	2500-3500	4500-6500	7000-9000	10000-16000	17 000

En fonction de votre expérience, de la compagnie, du type avion et de votre ancienneté.

### Carrière civile Hélicoptère :

**Travail aérien et activité de transport de passager mono-pilote :**

	Minimum	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Maximum
CPT	1300	1500-1800	2000-2500	2500-3500	4000

En fonction de vos qualifications, de votre expérience et de la compagnie.

**Transport de passager multi-pilote :**

	Minimum	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Maximum
FO	2500	X	X	4000-5500	6500
CPT	4500	X	X	6500-8500	11000

En fonction de votre expérience, de la compagnie et de votre ancienneté.

Notez **qu'il n'y a pas nécessairement d'augmentation planifié en fonction de votre ancienneté**, donc on ne peut pas vraiment parler de salaire au début ou à la fin. **Pour voir son salaire augmenter, il faut souvent : changer de fonction, de compagnie ou prendre des fonctions supplémentaires.** En effet comme dans toutes entreprises, **un pilote peut** en fonction de son profil (*compétences particulières, expériences passées, cursus universitaire*) **occuper d'autres fonctions rémunérées.**





Aux salaires des tableaux ci-dessus peuvent donc ainsi s'ajouter d'autres rémunération pour :

- **Des fonctions d'instructions et de contrôles** (*formateur CRM, TKI, SFI, LTC, TRI, TRE*).
- **Des fonctions d'encadrement et de support** (*directeurs et chef de services, pilotes technique, pilotes CCO, recrutement, sélection, finance, etc.*).
- **Des fonctions supplémentaires** (*responsable de missions/ projets divers*).

Carrière militaire et corps d'état :

	Armée de l'Air Aéronautique Navale ALAT	Gendarmerie	Douanes	Sécurité Civile	DGAC
Début	2000	2300	2200	2500	2500
Fin	5000 (OSC) 7000 (carrière)	4200 (SOff) 5500 (Off)	4000 (contrôleur) 5000 (inspecteur)	6000	6000

Hors opérations extérieures et Officier Généraux, en fonction de votre situation familiale, de votre grade ou ancienneté, et de votre statut. Pour la direction de l'aviation civile ce sera en fonction de vos qualifications et de votre ancienneté.





## H/ J'ai décroché un emploi de pilote, les règles d'or !

Si vous décrochez un emploi de pilote soyons clair sur ce que cela veut dire !

**Tant que vous n'êtes pas assis dans le poste de pilotage** de votre aéronef **avec un contrat signé** vous pouvez considérer que vous n'avez pas cet emploi ! Par conséquent, pour éviter au mieux les mauvaises surprises respectez les 4 règles immuables (*un peu comme les 4 fonctions fondamentales du vol*) ! A savoir :

- 1/ On vous propose un emploi ? **dites oui**, vous réfléchirez après pour vous désister !
- 2/ On vous demande quand pouvez-vous commencer ? la bonne réponse c'est : **demain** !
- 3/ Vous changez de compagnie ? **Ne démissionnez pas de la précédente tant que vous n'êtes pas assis dans l'avion, l'hélico de la nouvelle** et tant pis pour le préavis !
- 4/ **Vous ne repousserez pas une date de stage** (*même si celle-là tombe au mauvais moment*) !

Je connais malheureusement trop de personnes qui pour une de ces quatre raisons, **ont raté leur occasion ou pire se sont retrouvées sans emploi alors qu'elles en avaient un**. Il y a déjà suffisamment de choses dans ce milieu qui peuvent vous barrer la route, **alors évitez de vous saborder** !

Vous verrez aussi que **vous aurez souvent « des plans »** (*autrement dit des « presque embauches »*) **auxquels vous croirez parfois fort et qui pour une raison ou une autre ne se réaliseront pas** ! Vos plans seront souvent contrariés ! Si j'ai bien appris quelque chose dans ce milieu, **c'est que cela se passe très rarement comme prévu** (*c'est un peu moins vrai pour les vols je vous rassure*) !

Mais gardez en tête **qu'il suffit d'un seul « oui » pour que tout bascule, vous ne savez jamais à quel point vous êtes proche de la fin du tunnel** ! Alors on s'accroche, on garde le moral et on essaie de prendre du plaisir en chemin !

Sachez aussi que **le jour où cela marchera pour vous, vous deviendrez, assez rapidement un nanti**. Votre parcours de galère sera vite oublié (*par les autres*) et vous risquez de devenir quelqu'un d'un peu moins fréquentable ! Je ne sais pas pourquoi mais les gens préfèrent vous voir galérer **et** ne pas y arriver ! A ce stade sachez que vous risquez de vivre « le syndrome du sportif » qui après tant d'années décroche enfin la médaille d'or tant attendue et qui du coup n'arrive pas à apprécier son nouveau statut, ne sait plus trop quoi faire, ni après quoi courir. « Tout ça pour ça vous direz vous peut être » ? **Ne perdez pas votre bonne humeur et ne boudez pas votre plaisir d'y être enfin** !

## I/ Fermez le Ban, militaires poursuivez votre carrière dans le civil !

Vous êtes Officier pilote dans les armées et sur le point de terminer votre Contrat/ Carrière ? Plusieurs choix se présentent à vous, 4 plus précisément :

- **Changer complètement de métier et de secteur.**
- **Changer de métier mais rester dans le même secteur** (*aéronautique*) en trouvant par exemple un emploi au sol (technicien, Ingénieur, consultant, manager etc.) à la Direction Générale pour l'Armement (DGA), ou dans une des entreprises de l'ensemble des constructeurs, fournisseurs et équipementiers de cette industrie pour qui vos compétences et connaissances peuvent être utiles voire nécessaires !



(Airbus, Dassault, ATR, Daher, Airbus Helicopter, NHI, Thales, Safran, MBDA, Arianespace, Latécoère, Stelia, Saint Gobin, Lisi, Zodiac, AAA, Air Liquide, pour ne parler que d'acteurs Français mais il y aussi de nombreuses entreprises aéronautique étrangère implantée en France).

Les anciens militaires qui optent pour l'une de ces deux premières options le justifient en général soit par le manque d'attrait des heures de vol et des carrières civiles à leurs yeux, soit par le fait qu'ils ne veulent en aucun cas modifier leur nouvelle situation qualifiée de stable (*retour à la vie civile*).

- **Faire le même métier (pilote) dans une autre entité d'état**, en rejoignant par exemple la Gendarmerie (*hélico seulement*), la Sécurité civile, les Douanes ou la DGAC (ENAC) voire partie 1 et 2/C de ce document.
- **Faire le même métier (pilote) dans une société civile privée.**

Pour choisir, vous devez absolument vous poser la question de ce que vous souhaitez réellement faire, « poursuivre dans le civil » n'est pas une réponse suffisamment complète !

Dans tous les cas vous devez vous construire la représentation la plus précise possible de ce à quoi correspondrait votre engagement dans une de ces 4 options et la comparer à votre futur projet de vie. Mais d'abord demandez-vous si vous souhaitez absolument continuer le métier de pilote ! Si la réponse est non, regardez les options 1 et 2. N'ayant aucune compétence sur ces options je ne traiterai donc que les options 3 et 4.

Ainsi entre 1 an et demi et 6 mois avant de quitter l'institution vous devriez faire cinq choses :

- **Se renseigner** sur ce que sont réellement ces carrières civiles et cela commence par la lecture des partie 1, 2/C et 4 de ce document !
- **Faire de l'Anglais !**
- **Mettre à jour l'ensemble de vos qualifications pilote EASA civile !**
- **Activer le réseau des anciens collègues militaire** ayant déjà franchi et réussi le pas !
- **Faire votre CV...** 😊

En venant d'une carrière de pilote militaire :

- Vous avez **les heures de vol et les années d'expériences** dans le métier qui sont en général demandées comme **prérequis dans des compagnies, sociétés de niveau 3 ou +.**
- Vous êtes **habitué à un niveau de rémunération (plutôt élevé) que vous ne retrouverez pas en compagnies/ sociétés de niveau 1 et 2 !**
- Vous êtes en général **installé dans la vie**, géographiquement (*Maison, écoles, activités*) et personnellement (*vous avez une famille*).
- Vous êtes en général « fatigué » par la disponibilité dont vous avez fait preuve durant vos années de carrière, ponctuées d'OPEX.

Ainsi, tout comme n'importe quel pilote civil d'expérience équivalente va souvent le faire, vos futurs choix seront en grande partie guidés par :

### **Le Salaire, la Base et le Planning !**

Soyons clair il existe très peu de compagnies, sociétés dont le « contrat de pilote » répondra à ces trois problématiques de façon complètement satisfaisante ! *Il existe parfois des combinaisons aussi, voire plus favorables dans les options 1 et 2 vues plus haut d'où la nécessité de bien y penser.*



Pour maintenir, en tant que pilote, **une rémunération équivalente** il vous faudra rejoindre :

- Les autres entités d'État.
- Les compagnies de niveau 3 et +.
- Quelques compagnies de niveau 2 où vous prendrez en plus des fonctions d'encadrement et ou d'instruction.
- Des fonctions d'instructeur, testeur (TRI/ TRE) pour un ou plusieurs TRTOs (souvent freelance).

Pour maintenir **votre attache géographique** il vous faudra rejoindre :

- Une compagnie française.
- Une compagnie étrangère avec des bases en France.
- Un ATO français (carrière d'instructeur / testeur FI(E) IRI(E) CRI (E)).
- Une compagnie ou un ATO étranger dont la base d'opération est frontalière. (En fonction de l'endroit où vous habitez cela peut être parfois plus près et plus facile qu'une base française).

Concernant le planning vous devrez regarder différents éléments pour vous faire un avis :

- Stabilité (planning modifiable une fois édité, combien de visibilité, réserves, déclenchement).
- Durée (période d'activité plus ou moins longue de suite).
- Récurrence (pattern fixe ou aléatoire).
- Découché (présence et nombre de découchés).
- Nombre de Jour OFF (mensuel, annuel, jour de congés).

Vous trouverez de nombreuses informations par opérateur sur ces paramètres ici :

<https://www.pilotjobsnetwork.com>

Bien sûr d'autres critères pourront entrer en compte dans votre choix comme : l'envie de vivre et travailler à l'étranger, de voler sur une machine particulière, dans un type d'aviation particulier ou même sur une mission particulière.

Dans tous les cas **vous devez comprendre que personne dans ces compagnies ne vous attend et vous serez en concurrence avec l'ensemble des pilotes civils d'expérience et d'heures de vol similaires !**

**Les « spécificités » de vos heures de vols ne feront pas de différence, à part bien sûr pour démontrer des compétences supplémentaires que vos compétences pilote, lors d'entretiens.** Pour le dire simplement : à heures de vol et années d'expérience relativement identiques, vos posés d'assaut en zone ennemie et vos runs d'attaque ne vous favoriseront pas à côté d'un pilote civil, vous ne serez pas recruté sur ce critère-là !

Je fais ici une parenthèse car **dans certaines sociétés civiles ou plus ou moins Étatiques contractés par des forces armées c'est justement cette expérience qui vous sera nécessaire !** Nous pouvons par exemple parler de Défense Conseil International (DCI) et ses filiales ou bien des entreprises de service de sécurité et de défense (ESSD) privées comme ARES, CAE Luxembourg, Air Attack ou encore Babcock.

Pour les pilotes d'hélicoptère et les NOSA qui voudraient changer de métier, pensez que vous pouvez être éligible au recrutement cadet AF, soit par votre niveau scolaire (obtenu pré-armé en fonction de vos études) soit en passant l'ATPL (A) théorique !





## Partie 5, qualités et compétences de pilote

A la lecture des paragraphes précédents, vous aurez compris que ces parcours vont « forger certaines caractéristiques » que l'on va retrouver chez la quasi-totalité des pilotes en activité. Il faut cependant différencier celles nécessaires **pour accéder au métier** et **celles requises par l'exercice du métier**.

### Pilot Mindset !



- Pour **accéder au métier**, sans être exhaustif, il vous faudra démontrer : **une attitude volontaire et positive** (*indispensable dans un monde où tout le monde se connaît et indispensable face aux nombreuses incertitudes*), **un fort engagement** (*prendre et assumer ses responsabilités, faire de son mieux, être méthodique et organisé*), **de la persévérance** (*l'aptitude à ne rien lâcher, à échouer et à se remettre en question, à s'autocorriger, à se débriefer honnêtement, à garder l'objectif final en vue*), **de la détermination** (*concentration, motivation, discipline*) **et du travail** (*beaucoup de livres à avaler et à comprendre, de l'interminable répétition des gammes et des efforts, de la visualisation mentale*).

S'il y a bien des parcours différents qui mènent dans un cockpit, en revanche, pratiquement **aucun des pilotes que j'ai eu le plaisir de croiser n'étaient là par hasard !**

- Pour **l'exercice du métier**, là aussi sans être exhaustif, il vous faudra démontrer : **une bonne connaissance de soi** (*la méta connaissance, j'ai une bonne représentation de mes forces et de mes faiblesses, de mes connaissances et de mes compétences, de ce que je sais faire et ne sais pas faire*), **une confiance en soi bien ajustée** (*vous êtes capable de vous affirmer, vous avez confiance en votre capacité à faire ce qu'il faut pour réussir tout en gardant la culture du doute*), **un égo bien calibré** (*je tiens ma place mais je ne sais pas tout, j'ai besoin des autres, l'important ce n'est pas « qui » mais « quoi », la performance individuelle au service de la performance collective*) et **beaucoup d'adaptabilité** (*attitude positive au changement et à l'apprentissage*) !

***Nous reparlerons de tout ça dans le prochain document dédié aux sélections pilotes !***

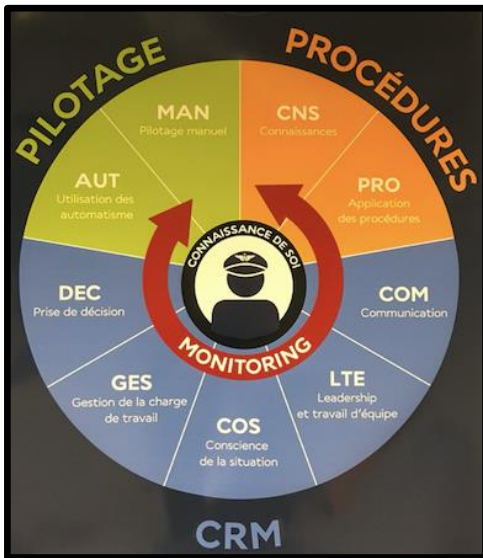
### Modèle de compétence pilote

En volant, vous découvrirez bien assez vite **qu'un aéronef, quel qu'il soit, se pilote avec sa tête avant d'utiliser ses mains !** (*Je reprends ici cette belle formule de la préface du livre de Guillaume Tirtiaux, « Mieux Réussir Ensemble »*).

Ainsi lorsque l'on se penche sur **les compétences métier du pilote**, on observe qu'elles sont de deux natures :

- **Les compétences techniques** (*Techs*)
- **Les compétences non-techniques** (*No-Techs*)

**Nous pourrions dire que les premières (techniques) rassemblent ce que vous devez savoir et être capable de faire, pour opérer votre aéronef (votre outil) et le garder dans ses propres limites.** Si vous pouviez voler dans un hangar, tout seul et que le but à atteindre n'était que celui-ci, alors l'apprentissage pourrait, presque, s'arrêter à ces compétences.



Mais travailler comme pilote implique **d'utiliser sa machine pour remplir une mission** ! Pour ce faire, **vous devrez « projeter » votre aéronef (et vous-même par extension) dans un monde ouvert, vivant, dynamique, plein de menaces et parfois imprévisible**. Pour faire face à cela et atteindre l'objectif fixé en toute sécurité, **vous allez devoir utiliser votre tête, vous faire aider par vos équipiers et vos collègues au sol**. Il faut donc dépasser les compétences techniques d'un opérateur (de système complexe certes) et entrainer de nouvelles compétences !

Sur les 9 compétences présentes, **5, soit plus de la moitié, sont des compétences dites non-techniques**.

[https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/1-Guide\\_Developpement\\_et\\_evaluation\\_compétences\\_pilotes.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/1-Guide_Developpement_et_evaluation_compétences_pilotes.pdf)

On observe, que les réductions de marge de sécurité, les incidents et accidents aériens sont **rarement imputables aux seules compétences techniques des pilotes**.

**L'accident aérien le plus meurtrier de l'histoire a eu lieu au sol** ! Non pas parce que « les compétences techniques pilotes » des acteurs ont été mises à défaut, mais parce que **des compétences intrinsèquement liées à leur condition d'être humain, « les compétences non techniques »** ont été mises en défaut !

Même si une formation de pilote vise en priorité à vous faire acquérir les compétences techniques de votre futur métier, **les compétences non-techniques seront développées (car inhérent au fait de faire voler une machine dans un monde ouvert)**.

**Aussi toute activité, formation ou métier vous permettant de développer, renforcer ces compétences non-techniques sera bénéfique à votre future carrière de pilote.**

Enfin sachez que **celles-ci feront l'objet de formations spécifiques approfondies et récurrentes** dès votre accès au métier de pilote.

On parle des formations **FH (Facteurs Humains)** et **CRM (Crew Ressource Management)**.

### C'est quoi les Facteurs Humains ?

**L'homme a appris à voler et voler lui a appris à se connaître** ! C'est un peu l'histoire de Dédale et de son fils Icare très justement mise en valeur par Jacques Rosay dans son livre « Aux commandes de l'A380 ».

*« Dédale avertit cependant Icare : tient toi à mi-hauteur dans ton essor, je te le conseille : Si tu descends trop bas, l'eau alourdira tes ailes ; si tu montes trop haut, l'ardeur du soleil les brûlera. Mais Icare, tellement fasciné de pouvoir voler, vola trop près du soleil et la cire fondit. Il tomba dans la mer et se noya ».*

**Icare est en quelque sorte le « premier cas FH »** de notre industrie mais les réponses aux questionnements que ce cas soulève ne seront vraiment étudiées que bien plus tard.



Je reprends ici en partie, l'excellente description de cette évolution faite par Marie Pierre Fornette et Jean-Yves Jollans dans le livre « *former les équipages à la sécurité et à la performance avec le Crew Resource Management* ».

« Une fois passé les frissons de l'altitude et de la vitesse, il a fallu dompter les différentes composantes du système aviation pour en faire un moyen de transport sûr, accessible et mondialisé. Le temps des pionniers révolu, la seconde guerre mondiale permettra l'industrialisation de cette activité. Dès lors et jusqu'aux années 1970 à 1980, le niveau de sécurité de l'aviation civile s'est principalement amélioré grâce à trois approches :

- Une meilleure compréhension de cette activité (*aérodynamique, météorologie*).
- La fiabilisation technique des systèmes et des aéronefs (*conception, design, entretien*).
- Le développement de règles et de procédures (*conduite et contrôle*). »

Mais durant la décennie 70-80 on observa de nombreux accidents majeurs **sans erreur de connaissance, défaillance technique, ni default de maîtrise des règles ou des procédures.**

*(Entre 1968 et 1976 plus de 60 accidents impliquent des « défaillances de l'équipage » (par opposition aux défaillances techniques) dont certains sont des cas d'école comme le crash d'Eastern Airlines à Miami en 1972, le KLM/ PAN AM à Tenerife en 1977 ou encore le United Airlines à Portland en 1978).*

La « non acceptation » publique du phénomène, militant pour une amélioration du niveau de sécurité, **poussa l'homme à se pencher sur lui-même**, lui qui est au cœur du système aviation. Ainsi émergea le besoin de **mieux comprendre les comportements humains et l'articulation de leurs éléments constitutifs.**

Les différents champs de recherche alors bien séparés qu'étaient, la physiologie, la psychologie, la sociologie, la biomécanique, la biologie, l'anthropométrie et la médecine, vont être rassemblés dans une seule et même démarche nommée : **les Facteurs Humains.**

**Ceux-ci visent à étudier :**

- **Le fonctionnement de l'être humain**
- **L'impact de ce fonctionnement sur son environnement**

En somme comprendre (*dans le but d'éviter à l'avenir que cela se reproduise*), **pourquoi et comment, alors qu'il connaissait les risques et n'était pas suicidaire, Icare a pu se laisser griser ! 😊**

Cette démarche a réussi à produire (*et continue de la faire*) de nombreux raisonnements de type « si ... alors » avec des résultats quantifiables et observables. Ceux-ci continuent bien sûr d'être améliorés.

**Les FH ne sont donc pas un courant de pensée ou une théorie à démontrer !** Ils ont permis d'établir :

- **Des modèles de fonctionnement de l'être humain** (*sans cesse en amélioration*).
- **Des outils et méthodes permettant d'optimiser l'interaction entre le fonctionnement humain et son environnement de travail** (*eux aussi en évolution*).





Pour résumer, lorsqu'ils sont bien utilisés, les Facteurs Humains en aviation servent à :

- **Concevoir de meilleurs environnements et outils de travail et les sécuriser** (*cockpits, galleys, ateliers de maintenance, centres de contrôle des opérations, applications métiers, organisation générale, référentiels, Quick Reference Handbook, briefings, check-list, Threat and Error Management etc.*)
- **Établir des règles et des procédures** (*golden rules, méthodes de recherche et de traitement des pannes, Standard Operating Procedures, mémo items, phraséologie, process etc.*)
- **Mieux sélectionner et former ses professionnels** (*définition des compétences et des attitudes professionnelles, test de personnalités, entretiens de groupes, Crew Ressource Management, constructions des scénarios de formations et d'entraînements etc.*)

L'aviation a donc **puisé dans ce corpus théorique que représente les FH, les éléments qu'elle jugeait pertinents pour la pratique de son activité, à savoir :**

- **Faire voler des avions en toute sécurité dans un système complexe et ouvert dont le cœur est l'être humain !**

C'est de cette manière qu'on a été créés **les formations CRM (Crew Ressource Management) !**





## CRM attitudes !

**Le CRM s'adresse à des professionnels (pilotes mais aussi mécaniciens et personnel de cabine), qui « techniquement » savent travailler. Il ne vise pas à modifier les personnalités. Il cherche, par l'acquisition de compétences non-techniques, à faire évoluer les attitudes professionnelles afin d'obtenir des comportements adaptés.**

Sa finalité est **l'amélioration de la sécurité et de la performance (au sens humain, pas financier), par l'utilisation efficace de toutes les ressources disponibles.**

*Un peu d'humour...*



Ainsi les objectifs des formations CRM dispensées en compagnie sont :

- **L'acquisition et le renforcement des connaissances théoriques** (cours FH).
- **L'acquisition et le renforcement des compétences CRM** (mises en situation en groupe et séances de simulateur)

Quelques dates clé du CRM :

1975 : Conférence **technique** de l'IATA à Istanbul « **l'erreur du pilote** dans les accidents ».

*Il est intéressant de voir qu'une conférence technique va pour la première fois s'intéresser à un problème humain même si elle est restreinte à un opérateur ...*

1979 : Séminaire NASA à San Francisco « Resource Management on the flight Deck ».

1981 : Delta Airlines initie une formation traitant des aspects psychologiques et de la communication (surtout pour les CDB).

1983 : United lance ses premières formations CRM (*Cockpit Resource Management à l'époque*).

1986 : L'ICAO adopte une résolution visant à sensibiliser les états membres à l'importance des facteurs humains

1989 : L'ICAO introduit la recommandation des formations FH pour l'obtention de la licence de pilote de ligne.

1990 : L'ICAO introduit la recommandation des formations FH pour l'obtention de la licence de mécanicien avion.

1995 : L'ICAO introduit la recommandation des formations aux compétences FH (CRM) et l'idée de récurrence pour l'ensemble des personnels d'exploitation.

1996 : La France reprend dans sa réglementation les recommandations de l'ICAO de 1989 et 1995.

2003 : L'Europe rend obligatoire les formations FH pour le personnel de maintenance.

2006 : La réglementation européenne (EU-OPS) reprend la réglementation française.

2008 : Ces obligations réglementaires sont reprises pour l'obtention du CFS (*diplôme PNC*).

**Les formations FH sont donc obligatoires pour les mécaniciens, les PNC et les pilotes !**

## FH, FHO et enquêtes accidents

Les FH étaient initialement **centrés sur l'opérateur de première ligne (celui qui agit en dernier)**. Progressivement, les experts de ce champ de recherche ont montré **la nécessité d'aller plus loin et**



**ont mis en évidence l'importance du management et de l'organisation dans la gestion des systèmes à risques, comme l'aviation. On parle alors d'approche systémique ou de démarche FHO, (pour Facteurs Humains et Organisationnels).**

Cette bascule a été rendue possible au début des années 90 grâce à l'immense travail de compréhension de ces spécialistes autour de **la notion fondamentale de l'erreur.**

C'est la compréhension profonde de ces mécanismes qui a permis cette **transition de l'individu à l'organisation.** En s'intéressant ainsi à « **tous les niveaux de l'activité** » **les analyses et enquêtes de sécurité permettent l'apprentissage collectif rendant le système dans son ensemble plus robuste.**

Il faut rappeler que **l'unique but d'une enquête FH est l'amélioration de la sécurité aérienne (et non la recherche de responsabilité, ça c'est le rôle de l'enquête judiciaire).** **Ainsi tout rapport d'analyse permet d'émettre des recommandations :** Bonnes pratiques, modifications réglementaires, améliorations des procédures et de l'organisation du travail, meilleures connaissances de certaines situations etc.

**L'aviation actuelle est donc le fruit de tous les apprentissages des événements passés et analysés.** Nous pourrions dire que **tous ces enseignements sont compilés dans des référentiels incontournables (must read/ must know) utilisés à la fois pour concevoir et opérer le système aviation.**

Aussi gardez en tête que **l'expérience accumulée lors d'une vie de pilote, même conséquente (par exemple 20 000 heures de vol), n'est rien à côté de l'expérience globale engendrée par « l'activité aviation » (des millions d'heures de vol par an) !**

Tous **ces rapports sont donc des mines d'or d'enseignement** et comme **vous ne vivrez pas assez longtemps pour vivre toutes les situations décrites,** il peut être intéressant de prendre un peu d'avance ...

<https://www.bea.aero/les-etudes-de-securite/>

<https://www.bea.aero/bilan-thematique/>

<https://www.bea.aero/les-enquetes/evenements-notifies/>

<https://www.ntsb.gov/investigations/AccidentReports/Pages/Reports.aspx>

### [Pour aller plus loin](#)

Voilà quelques livres de référence (*liste non exhaustive, loin de là*) que je ne peux que vous conseiller (*je n'ai aucun lien avec leurs auteurs !*) :

En mode « découverte » :

- *Les décisions absurdes, Christian Morel*
- *Mieux Réussir Ensemble, Guillaume Tirtiaux*
- *Trente ans d'accidents, Jean-Christophe Le Coze*

En mode un peu plus « Hardcore » 😊 :

- *Piloter la sécurité, René Amalberti*
- *The Human Contribution, James Reason*
- *Safety-I and Safety-II, Erick Hollnagel*
- *Drift Into Failure, Sydney Dekker.*

En mode « bon gros résumé » :

- *Human Factors in Aviation, Sallas, Maurino*





## Partie 6, vie de pilote

A la lecture de ce document, vous l'aurez compris, **exercer ces métiers, c'est adopter une façon de vivre particulière ! Cette façon de vivre impactera votre vie personnelle** (*familiale et sociale*).

Mais si vous **détestez la routine, que vous avez le goût du voyage, que vous aimez la diversité, le mouvement et que vous souhaitez vivre de façon engageante** alors ces carrières sont certainement faites pour vous !

Les éléments qui caractérisent le plus une vie de pilote sont :

- La remise en question :
- Le mouvement :
- Les absences :
- La fatigue :
- L'incertitude :

Et bien sûr :

- L'épanouissement :



### La remise en question :

- Tous les 6 mois à minima vous aurez un acte de formation suivi d'un examen (*simulateur, examen médical, cours au sol, contrôle en ligne*). Ces professions sont à ma connaissance, parmi les professions les plus testées ! Vous remettrez sans cesse vos aptitudes en jeu.
- Un changement de compagnie implique une sélection, il n'y a pas de recrutement sur expérience et dossier, ce ne sont que des prérequis à la sélection pendant laquelle vous devrez démontrer vos compétences !
- Au cours de vos carrières, vous devrez changer de machine, de réseau et parfois d'activité nécessitant toujours la mise à jour des connaissances livresques !
- La réglementation, les procédures standards et la technique sont trois domaines en évolution permanente qui vous obligeront à des mises à jour régulières.
- Enfin vous devrez régulièrement vous questionner sur votre prochain « move », votre prochaine qualification pour faire une carrière longue dans ce métier !

### Le mouvement :

- Vous irez là où l'on vous proposera du travail. Lorsque vous en aurez, vous serez certainement sujets à des changements de base ou de « gate ».
- Vous deviendrez familier avec le « commuting », cette pratique qui consiste à vous déplacer entre votre lieu de vie et votre lieu de travail. Parfois même, dans l'aviation d'affaire vous rejoignez l'avion là où il est stationné, (*votre employeur vous mettra en place depuis une base, comprendre un aéroport, que vous aurez choisi...ou pas*) !
- Les voyages feront bien sûr partie intégrante de votre quotidien avec tous les côtés positifs et négatifs que cela peut engendrer vous êtes souvent sur le départ, (*living in a suitcase*) !
- Vous connaîtrez les joies de l'arythmie et des horaires décalés ! Vous ne travaillerez jamais les mêmes jours et jamais aux mêmes heures. Vous serez la plupart du temps rythmé par une alternance de jour ON et OFF plus ou moins stable. *Votre roster peut être régulier, comme par exemple 5 ON/ 3OFF ou 15 ON/ 8 OFF ou encore 1mois ON/ 1 mois OFF. Il peut aussi alterner des périodes ON/ OFF complètement aléatoires avec un nombre de jours ON et OFF à respecter sur une période donnée. Il peut aussi être fait de réserves « on call » chez vous ou à l'hôtel.*





## Les absences :

- Ces métiers impliquent des découchés et des périodes d'absence plus ou moins longues. De deux jours à 4 mois pour nos amis militaires en OPEX.
- Comme dans certains autres métiers bien particuliers, vous n'êtes pas joignable au travail, il y a donc de vraies coupures avec votre entourage.
- C'est souvent vous qui manquez les mariages, les anniversaires et les Noël en famille ! Les vacances et les week-ends sont des périodes de voyage pour les gens, donc souvent des périodes de travail pour vous ! Aussi vous aurez en général du mal à prendre un rendez-vous avec un spécialiste quand vous en avez besoin 😊.
- Lorsque vous êtes absent, la vie chez vous continue ! *(Particulièrement vrai dès lors que vous aurez une famille)*. Inutile de vous dire que lorsque vous rentrez, il est parfois difficile de s'intégrer dans cette vie bien rodée qu'aura mis en place votre partenaire. Il y a souvent de nombreuses frictions à la rencontre de ces deux routines différentes, souvent exacerbées par la fatigue accumulée des deux côtés !

## La fatigue :

- Dans ces métiers vous deviendrez un observateur privilégié des levers et des couchers de soleil depuis votre *(beau)* bureau ! vous en connaîtrez toutes les subtilités...
- Il vous arrivera de travailler très tôt le matin, très tard dans la nuit et bien-sûr toute la nuit !
- Certains de ces métiers vous feront absolument tout connaître sur le décalage horaire !
- Vous connaîtrez tout de la « mauvaise fatigue », celle qui fait coller votre chemise sans transpirer, celle qui vous donne « mal au crâne avec la barre au-dessus des yeux », celle qui vous rend impatient, irritable et intolérant aux bruits, celle qui vous donne des coups de fringale, celle qui alors que vous êtes crevé vous empêche de dormir... 😊 bref la mauvaise fatigue... *(du sport, une douche et une sieste sont souvent de bons remèdes) !*
- L'air est sec dans les avions vous allez vite le savoir, et une bonne partie de votre vie sera dépensée à une altitude de 2000 mètres *(altitude cabine moyenne des avions)* avec les effets associés.

## L'incertitude :

- Nous l'avons dit, ce milieu est très concurrentiel. De plus les mouvements de l'économie globale ont un impact direct sur cette activité. Ainsi toute votre vie de pilote vous serez confronté à de l'incertitude concernant votre sécurité d'emploi et votre rémunération, les faillites ne sont pas si rares comme vous l'avez lu plus haut ...
- Vous maîtriserez rarement pleinement vos affectations et choix de carrière.
- Votre rémunération n'est pas stable *(sauf armées et corps d'État)* car dépendante de chaque compagnie, société. Elle est parfois même sans rapport avec votre expérience, vos qualifications ou votre ancienneté. De plus même avec un emploi relativement stable, votre rémunération reste liée à l'activité qui elle est variable d'un mois sur l'autre et d'une année à l'autre.

## Nous pourrions ajouter, les impacts sur la santé que cette vie de pilote peut générer avec :

- Des repas souvent avalés de façon expéditive et dont les qualités nutritionnelles sont discutables.



- Le fait de ne jamais dormir aux mêmes horaires, sur les mêmes fuseaux horaires et dans le même lit, avec de possibles conséquences sur le sommeil et par extension sur votre santé globale.
- Le stress généré par : la possible incertitude professionnelle et financière, le maintien du niveau professionnel et de l'aptitude médicale, l'arythmie et le mouvement permanent, le bruit et la fatigue, les responsabilités et les opérations de guerre pour les militaires.
- L'exposition accrue aux radiations cosmiques (*aviation de ligne et d'affaire*).

Tous les éléments vus de A à E nécessite donc de « respecter votre métier » en tentant de garder une hygiène de vie correcte, ne serait-ce que pour conserver son aptitude médicale et donc pouvoir continuer à l'exercer !

### L'épanouissement :

- Vous aurez la chance d'exercer **un métier engageant** où vous êtes **directement responsable de votre mission** (*réussite/ optimisation*), **de votre aéronef, de votre équipage, de vous-même et des gens ou des marchandises qui vous seront confiés**. (*C'est donc un métier auquel il est facile de s'identifier, dont les tenants et les aboutissants se mesurent immédiatement, pas de « bullshit job »*) !
- Le coté apaisant **d'évoluer dans un environnement** (*le cockpit d'un aéronef*) **vidé de manœuvres politiques**, où la plus grande importance est accordée à « **ce qui est correct** » et non pas à « qui a raison », enfin normalement !
- Le privilège **d'exercer une des rares activités** où à priori **tout le monde tire dans le même sens**, (*la réalisation de la mission*) et où **chacun possède un rôle et des compétences bien identifiés sur lesquels vous pouvez (normalement) compter**.
- Votre vie sera **riche et stimulante** ! Afin de ne pas laisser les risques augmenter de manière inacceptable, il vous faudra, sur chacun de vos jours de travail, **être disponible, vous méfier des pièges intrinsèques à cette activité et ne pas manquer l'occasion d'apprendre quelque chose** ! Durant votre carrière vous ferez de très **nombreuses rencontres et découvertes pleines d'enseignements**.
- Si vous le souhaitez, vous aurez la possibilité de **diversifier votre carrière en apprenant sans cesse de nouvelles choses** (*l'exploitation d'un aéronef est un sujet très large et porteur de beaucoup d'opportunités d'apprentissage et donc de développement personnel*).
- Lorsque **vous êtes OFF, vous êtes pleinement disponible** pour votre entourage, **pas ou très peu de charge mentale liée à votre emploi** ! (*Si ce n'est un peu de travail personnel pour rester au niveau et à jour comme vu plus haut*). Pas de réunion, pas de power point à préparer, pas d'entretien annuel etc...
- Grâce à votre rythme alternant des périodes de présence et **d'absence forcées**, vous aurez la chance de pouvoir **prendre du recul sur votre quotidien** et de façon plus générale sur votre vie, vos envies et vos objectifs.
- Vous aurez rapidement **un rapport à l'espace et au temps totalement différent de tout le monde**.
- Vous vivrez le plaisir de ne jamais avoir l'impression « **d'aller au travail** » au sens pur et dur.
- En tant que pilote civil vous participez, physiquement à **effacer les distances, créer des ponts entre les différentes cultures et unir les Hommes**.
- Et bien sûr, **le plaisir et la satisfaction de voler et d'observer notre (beau) monde d'en haut**.







## Euh, on peut résumer stp, je n'ai pas tout lu ?

Oui pas de problème...



**100% des gens qui sont dans les cockpits ont décidé à un moment ou un autre de se lancer, comprendre, se former !**

**90 % des gens qui sont dans les cockpits d'avion et d'hélicoptère ont connu dans leur carrière des périodes de « non recrutement » ou de galères !**

**Ils ont souvent été obligés d'exercer une autre activité pendant une période et ont en général changé d'employeur ou de zone géographique !**

Parmi tous les gens à s'être formé, certains n'ont jamais trouvé de cockpit et parmi « les gagnants » certains n'en n'ont jamais trouvé en accord avec leur projet ou leur objectif de vie et ont donc arrêté ! Tout le monde ne finira pas dans les compagnies offrant les meilleures conditions de travail, alors demandez-vous si c'est ok pour vous !

**Seules les carrières Militaire et Étatique vous garantissent emploi et rémunération mais vous engage à de lourdes contreparties que vous ne devez pas ignorer (voir encart partie 1/C).**

Tous les pilotes sans exception ont dû faire preuve d'une grande détermination. Certains ont en plus eu de la chance, le fameux « être au bon moment au bon endroit ».

Vous voulez faire ce métier : d'accord, alors voilà les étapes pour **accéder à la profession et en vivre** :

0/ Éviter de vous lancer dans une formation de pilote avant de vous intéresser sérieusement à ce métier !

**1/ Décrocher votre aptitude médicale et la maintenir !** (Voir encart médical partie 3).

**2/ Obtenir les licences et les qualifications** de pilote requises (voir partie 2 et 3).

**3/ Identifier un recrutement et pouvoir participer à la sélection** (voir partie 4/ E).

**4/ Réussir le processus de sélection** mis en place par la société (voir prochain e-book).

5/ Avoir de la chance ! (La chance se provoque mais un petit coup de pouce est bienvenu).



Quand attaquer la partie 2/ ? Cela dépend **uniquement de votre situation personnelle et de votre objectif** !

**1/ Vous êtes jeune, vous venez de finir vos études (bac ou bac + x) et vous voulez faire une carrière civile ?**

Tentez de faire votre formation de pilote avant de rentrer dans le monde du travail ! (Il est toujours plus dur par la suite de trouver de la disponibilité).

Si c'est la carrière avion qui vous intéresse, passez l'ENAC et les cadets AF (si recrutement ouvert). **En cas d'échec, et seulement si vous avez les moyens de le faire sans vous mettre en difficulté financière**, payez-vous votre formation mais allez lire la partie 4 de ce document svp !

Ensuite, le temps de trouver un emploi de pilote, vous trouvez soit un emploi en lien avec l'aviation, soit en lien avec votre parcours universitaire, soit juste un travail alimentaire le temps de décrocher un premier emploi de pilote. **Attention, cela peut être long en fonction de l'état du marché voire ne jamais fonctionner !**

**Si vous ne pouvez pas accéder à la formation à ce moment-là de votre vie (ENAC, Cadets ou formation payante) alors direction le monde du travail en gardant votre projet en tête pour plus tard !** (Voir 3/ et 4/ plus bas).



**2/ Vous êtes jeune, vous venez de finir vos études (bac ou bac + x) et vous voulez faire une carrière militaire ?** Inscrivez-vous pour passer les sélections/ concours (*faites attention aux limites d'âge*). **Utilisez toutes vos cartouches en passant toutes les sélections, tous les concours** et pas seulement celle ou celui qui vous intéresse le plus !

**3/ Vous souhaitez vous reconverter mais vous ne voulez pas perdre votre niveau de vie actuel et surtout être presque sûr de ne pas retourner à votre ancien métier ?** Ce n'est possible que pour le cursus avion ! **Attendez l'ouverture des cadets AF !** Éventuellement en cas d'échec, **attendez l'ouverture des autres programmes cadets** type « génération Easyjet » (*Vous pouvez par contre pendant cette attente débiter une formation PPL et ATPL théorique si vous le souhaitez*). Attention ici vous devrez d'une façon ou une autre dépenser de l'argent...

**4/ Vous souhaitez vous reconverter (ou votre travail était jusqu'à présent uniquement alimentaire dans cet objectif) et vous êtes prêt à changer de mode et de niveau de vie ? C'est le moment de vous lancer dans votre formation de pilote** intégrée ou modulaire, **si vous avez les moyens de la faire sans vous mettre en difficulté financière.**

Rien ne vous empêche, comme dans le cas précédent, **d'attendre l'ouverture des cadets AF ou autre programme cadets !** Ensuite vous trouvez soit un emploi en lien avec l'aviation, soit en lien avec votre parcours universitaire, soit à nouveau un travail alimentaire (*si c'était déjà le cas*), le temps de décrocher un premier emploi de pilote. **Attention cela peut être long en fonction de l'état du marché, voire ne jamais fonctionner !**

**5/ Si vous souhaitez vraiment exercer ces métiers, lisez l'e-book, à minima les parties 1, 4 et 6 ! ☺**

**6/ Ah oui j'allais oublier...Faites du Planeur ☺**





## Quelques mots pour conclure

Voilà vous savez tout, ou pas loin !

**C'est un plaisir de vivre de ces métiers et je ne peux que vous le souhaiter si vous êtes, comme moi, un passionné.**

« Fais de ta vie un rêve et de ton rêve **une réalité** » !

Mon but était donc de **partager au mieux, avec vous, les réalités de ces métiers**, pour vous éviter le cauchemar (*désillusion et situations compliquées*) !

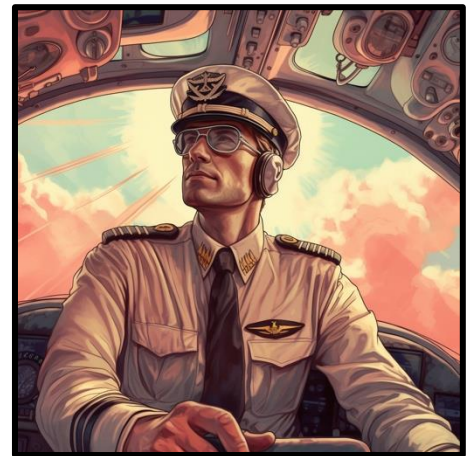
Mais peut-être qu'il faut justement être « un peu fou et insouciant » pour se lancer dans ces carrières tant elles sont difficiles et non garanties !

**La passion est, à mon avis, essentielle pour tenir le niveau de sacrifices et de détermination demandé par ces filières mais elle ne doit pas vous faire perdre raison.**

**Si vous cherchez des synonymes de passion** vous pourriez trouver des mots comme : *adoration, adulation, aveuglement, folie, fanatisme, ivresse, souffrance, violence, fascination, frénésie ...*

Même s'il n'appartient qu'à vous de **placer le curseur au bon endroit**, je ne peux que vous conseiller de **garder une certaine distance avec ces mots**, afin que vos décisions ne soient pas influencées et déraisonnées.

Bon courage et bonne chance à tous ceux qui veulent faire de ces métiers leur quotidien, j'aurais grand plaisir à vous croiser sur un terrain d'aviation, quelle que soit votre monture... 😊





## Quelques liens utiles

### Podcasts :

<https://www.xpchibane.com>

<https://www.parlonsaviation.com>

### Forums :

<https://forum.aeronet-fr.org>

<https://www.pprune.org/trending.php>

<http://www.avcanada.ca/forums2/index.php>

### Facteurs Humains :

<https://flightsafety.org>

<https://www.skybrary.aero>

<https://blog.mentalpilote.com>

## Carrière civile Avion et Hélicoptère

[https://www.icao.int/Pages/FR/default\\_FR.aspx](https://www.icao.int/Pages/FR/default_FR.aspx)

<https://www.easa.europa.eu/en/home>

<https://www.eraa.org>

### Incidents/ Accidents

<http://avherald.com>

### Conditions de travail

<https://www.pilotjobsnetwork.com>

<https://www.airlinepilotcentral.com>

### Emplois

<https://jobs.flightglobal.com/jobs/flight-crew/>

[https://www.latestpilotjobs.com/jobs/category/id/pilot\\_jobs.html](https://www.latestpilotjobs.com/jobs/category/id/pilot_jobs.html)

<https://www.aviationjobs.me/jobs/position/>

<https://rishworthaviation.com>

<https://www.cae.com/civil-aviation/aviation-jobs/find-a-job/>

<https://www.sigmaaviationservices.com/all-jobs/>

<https://www.employment.resourcegroup.co.uk/jobs/flight-crew-services?source=resourcegroup.co.uk>

<https://www.directaviation.aero/personnel/jobs>

[https://proctoraviation.com/proctor\\_aviation\\_current\\_openings.asp](https://proctoraviation.com/proctor_aviation_current_openings.asp)

<https://www.aviationnetwork.com>

<https://pilotsdb.brookfieldav.com/jobs-list/1/0/0/0/Pilot-jobs>

<https://www.zenon.aero/jobs/>

<https://evoportaluk.tracker-rms.com/Opportunity/Lite/?db=AeroprofessionalLimited>

[https://www.apasnet.com/\(X\(1\)S\(utprme45nmq0km45qvgghr45\)\)/index.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1#](https://www.apasnet.com/(X(1)S(utprme45nmq0km45qvgghr45))/index.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1#)

<http://smile-aviation.com/en-us/positions>

### News avion :



*En Anglais dans le texte !*

<https://simpleflying.com>  
<https://www.aerotime.aero>  
<https://aviationweek.com>  
<https://www.flyingmag.com>  
<https://airwaysmag.com>  
<https://pilotweb.aero/category/news/>  
<https://www.flightglobal.com>  
<https://www.twinandturbine.com>  
<https://www.businessairnews.com/default.html>  
<https://thebusinessjet.com>

*En bon Français :*

<https://www.aerospatium.info>  
<https://www.aerobuzz.fr>  
<https://www.journal-aviation.com>  
<http://www.aerovfr.com>  
<https://www.aviation-pilote.com>  
<https://actu-aero.fr>

## News hélico

*En Anglais dans le texte !*

<https://verticalmag.com>  
<https://www.helicopter-industry.com>  
<https://justhelicopters.com/Magazine>  
<https://www.airbus.com/fr/products-services/helicopters/rotor-magazine-fr>  
<https://www.helis.com>

*En bon Français :*

<https://www.helicopassion.com>  
<http://www.helico-fascination.com>

## Carrière Militaire et Étatique

### Armée de l'air

<https://www.defense.gouv.fr/air>  
<https://devenir-aviateur.fr>

### Marine

<https://www.defense.gouv.fr/marine>  
[https://www.lamarinerecrite.fr/metiers-et-formations/tous-les-metiers?jobTid=121#|search:0|metiers\\_workingenv:121,121](https://www.lamarinerecrite.fr/metiers-et-formations/tous-les-metiers?jobTid=121#|search:0|metiers_workingenv:121,121)  
[https://www.colsbleus.fr/sites/default/files/2022-01/CB3097\\_Complet\\_BD.pdf](https://www.colsbleus.fr/sites/default/files/2022-01/CB3097_Complet_BD.pdf)  
<https://www.aeronavale-spirit.fr>

### ALAT

<https://www.defense.gouv.fr/terre>



<https://www.sengager.fr/emplois/aerocombat/officier-pilote-d-helicoptere-davion>  
<https://www.alat.fr>

## Gendarmerie

<https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/recrutement/decouvrir-nos-metiers/pilote-d-helicoptere>  
<https://www.senat.fr/rap/r13-091/r13-09113.html>  
[http://tenuebleugendarme.free.fr/departementale/forces\\_aeriennes.html](http://tenuebleugendarme.free.fr/departementale/forces_aeriennes.html)  
<https://www.gendarmerie.interieur.gouv.fr/gendinfo/actualites/2019/les-forces-aeriennes-de-la-gendarmerie-s-exposent-lors-de-la-journee-europeenne-de-l-helicoptere>

## Sécurité Civile

<http://www.helico-dragon.com>  
<https://www.pompiers.fr/pompiers/nous-connaître/moyens-aériens-de-la-sécurité-civile-et-des-sapeurs-pompiers>  
<https://www.interieur.gouv.fr/Le-ministère/Securite-civile/Nos-missions/La-protection-des-personnes-des-biens-et-de-l-environnement/Les-moyens-aériens-de-la-sécurité-civile>  
<https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-flotte-aerienne-de-la-securite-civile>  
<https://www.senat.fr/rap/r05-452/r05-4523.html>

## Douane

<https://www.concours-douane.fr/metiers-douane-3/pilote-avion-helicoptere-438>  
<https://www.douane.gouv.fr/sites/default/files/2021-10/19/carte-aeromaritime-douane.pdf>  
<https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/13-renouvellement-moyens-aeriens-et-navals-douane-Tome-1.pdf>

## Divers Armées

<https://www.defense.gouv.fr>  
<https://www.irsem.fr/publications-de-l-irsem.html>  
<https://www.senat.fr/rap/r22-012/r22-012-syn.pdf>  
[https://www2.assemblee-nationale.fr/content/download/312248/3032575/version/2/file/200715\\_MI\\_hélicoptères\\_JPC\\_JFF.pdf](https://www2.assemblee-nationale.fr/content/download/312248/3032575/version/2/file/200715_MI_hélicoptères_JPC_JFF.pdf)

<https://www.iris-france.org>  
<https://meta-defense.fr>  
<https://www.opex360.com>  
<https://theatrum-belli.com>  
<https://www.forcesoperations.com>

<https://www.wombat-womenincombat.com/portraits>



## Quelques acronymes que vous allez croiser.

VFR: Visual Flight Rules

IFR: Instrument Flight Rules

CPT : Captain/ CDB : Commandant De Bord

FO: First Officer/ OPL : Officier Pilote de Ligne

JFO: Junior First Officer

SFO: Senior First Officer

CRC: Cruise Relief Captain

PF: Pilot Flying

PM: Pilot Monitoring

PIC: Pilot In Command

SIC: Second In Command

PICUS: Pilot In Command Under Supervision

LIFUS: Line Flying Under Supervision

SPO: Single Pilot Operations

MPO: Multi Pilots Operations

CCQ: Cross Crew Qualification

TR : Type rating/ **QT** : Qualification Technique

ST: Skill Test

BT: Base Training/ **VHL**: Vol Hors Ligne

OCC : Operator Conversion Course/ **SADE**: StAge D'adaptation Exploitant

LT : Line Training/ **AEL**: Adaptation En Ligne

LC : Line check/ **CEL** : Contrôle en ligne

LPC : License Proficiency Check/ **CHL** : Contrôle Hors Ligne

OPC: Operator Proficiency Check

RTC: Recurrent Training and Checking/ **ECP**: Entraînement-Contrôles Périodiques

LOE: Line Oriented Evaluation

LOFT: Line Oriented Flight Training

LOSA: Line Oriented Safety Audit

ATQP: Alternative Training and Qualification Program

CBT: Computer Base Training

BATD: Basic Aviation Training Device

BITD: Basic Instrument Training Device

AATD: Advance Aviation Training Device

OTD: Other training Device

IPT: Integrated Procedural Trainer

PTT: Part Task Trainer





CPT: Cockpit Part Task Trainer  
VIPT: Virtual Interactive Procedure Trainer  
FMST: FMS Trainer  
MFTD: Multi-Functional Training Device  
MFSTD: Maintenance and Flight Simulation Training Device  
HMT: Helicopter Mission Trainer

FNPT: Flight and Navigation Procedure Trainer.  
FTD: Flight Training Device  
FSTD: Flight Simulation Training Device  
FFT: Full Flight Trainer  
FBS: Fixed Base Simulator  
FFS: Full Flight Simulator

EBT: Evidence Base Training

UPRT: Upset Prevention and Recovery Training  
SOP: Standard Operation Procedure  
TEM: Treat and Error Management  
UAS : Undesired Aircraft State  
SMS : Safety Management System/ SGS : Système de Gestion de la Sécurité  
ASR: Air Safety Report  
FDM: Flight Data Monitoring

DEC : Direct Entry Captain

RDFE : Responsable Désigné Formation Équipages  
RDOA : Responsable Désigné Opérations Aériennes



## Just saying ...

« Il n'y a pas de vent favorable pour celui qui ne sait pas où aller », Sénèque.

« Un rêve avec une date devient un objectif. Un objectif décomposé en plusieurs étapes devient un plan. Un plan soutenu par des actions devient réalité », Greig.S Reid.

« Je crois que la chance c'est la rencontre de la préparation et de l'opportunité », Oprah Winfrey.

« Je ne perds jamais, soit je gagne soit j'apprends » Nelson Mandela.

« Cela semble toujours impossible jusqu'à ce qu'on le fasse », Nelson Mandela

« Ne me jugez pas sur mes succès, jugez-moi sur le nombre de fois où je suis tombé et où je me suis relevé à nouveau » Nelson Mandela.

« Un Homme qui n'est plus capable de s'émerveiller a pratiquement cessé de vivre », Albert Einstein.

« En plein cœur de toute difficulté se cache une possibilité » Albert Einstein

« Tout le monde est un génie. Mais si vous jugez un poisson sur ses capacités à grimper à un arbre, il passera toute sa vie à croire qu'il est stupide », Albert Einstein

« Croyez en vos rêves et ils se réaliseront peut-être. Croyez en vous et ils se réaliseront sûrement. », Martin Luther King.

« Il y a plus de courage que de talent dans la plupart des réussites. », Félix Leclerc

« Le succès n'est pas final. L'échec n'est pas fatal. C'est le courage de continuer qui compte. », Winston Churchill

« J'ai appris que le courage n'est pas l'absence de peur, mais la capacité de la vaincre », Nelson Mandela

.....