

## Le Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP)

Résumé descriptif de la certification **Code RNCP : 3635**

### Intitulé

*L'accès à la certification n'est plus possible (L'accès à cette certification n'est plus possible, la certification n'existe plus)*

Pilote de ligne (ATPL/A : Air transport pilot license/Aeroplane)

Nouvel intitulé : Pilote de ligne (ATPL avion et hélicoptère)

AUTORITÉ RESPONSABLE DE LA CERTIFICATION	QUALITÉ DU(ES) SIGNATAIRE(S) DE LA CERTIFICATION
Ministère de la transition écologique et solidarité - Direction générale de l'aviation civile (DGAC)	Directeur DGAC, Directeur DGAC

### Niveau et/ou domaine d'activité

#### II (Nomenclature de 1969)

**Convention(s) :**

**Code(s) NSF :**

311u Conduite des véhicules, conduite des engins de manutention et de levage

**Formacode(s) :**

### Résumé du référentiel d'emploi ou éléments de compétence acquis

Le pilote de ligne, détenteur de l'ATPL/A a vocation à occuper la fonction de commandant de bord, après désignation par l'employeur. Le commandant en bord de transport public assume la conduite d'aéronefs lourds (de plus de 5t7 ou emportant plus de 19 passagers) dans l'espace aérien supérieur national et international. Il assure la conduite de l'avion lourd, certifié multipilote et l'encadrement de l'équipage technique (copilotes, mécanicien navigant) et commercial (hôtesses et stewards) et des personnels embarqués (interprète, agent de sécurité...). La sécurité des passagers et des membres d'équipage relève de sa responsabilité. Celle-ci s'accroît à mesure qu'augmente le nombre des passagers embarqués et donc l'effectif de l'équipage technique et commercial. La fonction de commandant de bord, de par son importance, est régie par les articles suivants du Code de l'Aviation civile sur trois grandes fonctions :

1 - Il s'assure de la mise en œuvre des règles de la sécurité et de la sûreté.

Dans les limites définies par les règlements et par les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef. Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision. Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission. Article L422-2

2 - Il a un pouvoir de police dans son aéronef,

Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandises ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission. Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées.(Article L422-3)

3 - Il est délégué de l'entreprise pour prendre toute mesure opportune dans le cadre de l'exécution de sa mission,

En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit sans mandat spécial :

- D'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- De faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- De prendre toutes dispositions et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- D'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
- D'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures visées aux paragraphes précédents.

Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal de commerce.

Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du chargement. (Article L422-4).

- Capacité à recueillir, analyser et planifier des éléments concernant - le vol (marchandises à embarquer, trajet à effectuer), quantité de carburant à embarquer,

- l'aérodrome de départ de destination, de déroutement et sur la route entre ces aérodromes et le trajet,

- les conditions météorologiques,

- les caractéristiques et l'état technique de l'avion (situation de fonctionnement des systèmes, aptitudes au vol et disponibilité des équipements de l'avion,

- la navigation aérienne (cheminements utilisables, espaces aériens sujets à des limitations de trafic, état des aérodromes, état des aides radio..),

- rédaction des documents nécessaires au vol à vue (journal de navigation), détermination des directions des altitudes et des temps de vol à vue, détermination précise de l'emport de carburant en application de la réglementation, détermination de la masse et du centrage et fiche de performance au décollage et en route, complément du journal de l'exploitation de l'avion lourd avec les informations requises, archivage des documents afférents au vol. connaissance des procédures générales d'exploitation et de manuels d'exploitation des entreprises.

- Préparation de l'avion lourd certifié multipilote au départ (ravitaillement, visite d'inspection extérieure de l'avion, embarquement de la documentation nécessaire au vol, des marchandises voire des passagers) et à l'arrivée (supervision du débarquement des passagers et des marchandises, préparation de l'avion pour un stationnement prolongé).

- Capacité à effectuer le vol à vue (mettre en route des moteurs, roulage vers la piste en service en respectant les instructions locales et du

contrôle aérien, assurer les vérifications techniques avant le décollage, décoller, monter vers l'altitude de croisière)

- Assurer la navigation exclusivement à l'aide de repères radioélectriques selon le journal de navigation, les instructions du contrôle de la navigation aérienne et les contraintes météorologiques, préparer l'arrivée sur l'aérodrome de destination, recueil des données météorologiques, calcul des performances à l'atterrissage, exécuter une descente et une approche de l'aérodrome pilotant exclusivement aux instruments et en respectant les instructions du contrôle de la navigation et les contraintes locales, rouler vers le parking et arrêter les moteurs
- Maîtrise des schémas de comportement standard de nature à optimiser le travail d'équipe à bord pour assurer un niveau maximum de sécurité, avec rigueur et dans le respect des règles de sécurité et des procédures opérationnelles (Organisation du travail à bord, supervision, coordination des actions de l'équipage technique et commercial, vérification de la bonne application des procédures...).

### **Secteurs d'activité ou types d'emplois accessibles par le détenteur de ce diplôme, ce titre ou ce certificat**

Le pilote, commandant de bord exerce sa fonction en tant que salarié d'une compagnie aérienne (entreprise détentrice d'un certificat de transporteur sur aérien). Les compagnies aériennes sont environ 150 et pour la plupart des PME, comptant de 50 à 1500 salariés. S'il est également détenteur de la qualification d'instructeur TRI (Type Rating Instructor), il peut assurer la formation (lâcher en ligne des copilotes) et le maintien des compétences des autres pilotes de la compagnie.

Pilote de ligne

### **Codes des fiches ROME les plus proches :**

**N2102** : Pilotage et navigation technique aérienne

### **Réglementation d'activités :**

L'exercice de l'activité de pilote professionnel est réglementé par la loi et les conventions internationales sur la base de normes élaborées et adoptées dans le cadre européen des autorités conjointes de l'aviation civile (JAA : Joint Aviation Authorities). Le titre de pilote de ligne intègre la licence ATPL(A) Air Transport Pilot Licence/Aeroplane) attribué suite à un examen réalisé par des instructeurs habilités (Arrêté du 29 mars 1999 : sous partie I, FCL-1.330). De plus, les règlements opérationnels imposent aux exploitants (entreprises) de former leurs pilotes pour assurer leur mission spécifique (remorquage de banderoles, photo aérienne, largage de parachute...) en leur dispensant le module de formation complémentaire permettant d'établir la déclaration de niveau de compétences (DNC) et de maintenir leurs compétences par des stages périodiques.

### **Modalités d'accès à cette certification**

#### **Descriptif des composantes de la certification :**

L'obtention de cette certification implique que le pilote soit d'ores et déjà détenteur du CPL/A, de l'IR/A, du module de formation au travail en équipage (MCC Multi Crew Cooperation) et d'une qualification multipilote. Ce titre est obtenu à l'issue d'une formation théorique d'au moins 750 h et pratique mais également d'une expérience de 1500 heures de vol en transport public sur avion lourd. La certification s'organise autour de deux composantes :

1- Niveau de connaissances défini par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile, dans le cadre d'un QCM de 691 questions chronométré (20h30) autour de 14 épreuves portant sur les thèmes :

- Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne (application de la réglementation internationale et la connaissance des moyens de contrôle aérien mis en œuvre dans le monde),
- Connaissance générale des aéronefs (maîtrise de la technologie embarquée sur les avions lourds certifiés multi pilotes à turbine ou à réaction (circuits logiques et numériques, systèmes automatiques de positionnement dans l'espace...),
- Performances et préparation du vol (préparation et le suivi du vol aux instruments, longue durée et longue distance en fonction des performances de l'avion lourd multipilote),
- Attitude comportementale (aéromédecine générale, du vol à haute altitude et des règles de comportement en équipage multipilote),
- Météorologie (connaissance approfondie de l'occurrence des phénomènes météorologiques au plan mondial comme à haute altitude et maîtrise du traitement informatique de ces données),
- Navigation (connaissances approfondies et maîtrise de tous les systèmes et procédures de navigation, des moyens de base aux systèmes de navigation et de radionavigation évolués (satellites, radars...), procédures opérationnelles (connaissance exhaustive des règlements techniques opérationnels applicable à un aéronef de transport public exploité par une compagnie européenne et permet de répondre aux exigences réglementaires et techniques qui régissent le vol transocéanique et polaire),
- Mécanique du vol (connaissances générales de l'écoulement de l'air et des profils, l'application des principes de l'aérodynamique transsonique et supersonique),
- Communications VFR et IFR (application des règles de communications prévues pour tous les vols y compris les vols aux instruments en haute altitude).

2 - Composante pratique d'aptitude

Le candidat pilote doit accomplir toutes les phases d'instruction d'un cursus continu de formation pratique approuvé auprès d'un organisme agréé et acquies une expérience professionnelle de 1500 heures de transport aérien sur avion lourd certifié multipilote.

« Tout candidat à une licence ATPL doit démontrer en tant que pilote commandant de bord sur avion lourd certifié multipilote avec un équipage minimum de conduite de deux pilotes son aptitude à appliquer les procédures et exécuter les manœuvres définies aux appendices 1 et 2 au FCL 1.240 et 1.295 avec un niveau de compétence correspondant aux privilèges du titulaire d'une licence ATPL/A. »

« L'épreuve pratique doit être effectuée dans un environnement multipilote. Un deuxième candidat ou un autre pilote peut remplir les fonctions de deuxième pilote. Elle doit être accomplie en IFR et simuler autant que possible un vol en transport aérien public. L'élément essentiel est la capacité à planifier et à effectuer le vol à partir d'éléments de briefing courants. »

L'épreuve comporte 5 sections :

- La section 1 évalue la préparation au vol (calcul des performances, utilisation de la liste de vérification - check-list-, avant la mise en route

des moteurs, procédures de démarrage, roulage, vérifications avant le décollage....),

- La section 2 vérifie la maîtrise des différents modes de décollage (aux instruments, vents traversiers, à masse maximale, avec panne moteur simulée, interrompu à vitesse raisonnable...),
  - La section 3 vérifie la maîtrise des manœuvres de vol et des procédures (virages, approches du décrochage, utilisation normale et anormale du moteur, des systèmes de pressurisation et de climatisation, carburant, électrique, hydraulique, commandes de vol et compensation, anti-givrage, pilote automatique, exercices incendie...),
  - La section 4 vérifie la maîtrise des procédures d'approche interrompue (remise de gaz manuelle avec un moteur en panne, atterrissage interrompu à 15 mètres au dessus du seuil de piste et remise des gaz, avec panne simulée des deux moteurs ...),
- La section 5 vérifie la maîtrise des procédures d'atterrissage (normaux, vent de travers, avec moteur critique en panne simulée, avec panne simulée des deux moteurs...).

Chaque année, le pilote doit présenter devant un examinateur qui, à l'issue d'un vol réglementaire de contrôle, prorogera la validité des qualifications de type et de vol aux instruments qu'il détient.

**Validité des composantes acquises : an(s)**

CONDITIONS D'INSCRIPTION À LA CERTIFICATION	OU	NON	COMPOSITION DES JURYS
Après un parcours de formation sous statut d'élève ou d'étudiant		X	
En contrat d'apprentissage		X	
Après un parcours de formation continue	X		Le jury est composé d'examineurs désignés par l'autorité.
En contrat de professionnalisation		X	
Par candidature individuelle	X		Idem
Dispositif VAE non prévu à l'heure actuelle		X	

	OUI	NON
Accessible en Nouvelle Calédonie		X
Accessible en Polynésie Française		X

LIENS AVEC D'AUTRES CERTIFICATIONS	ACCORDS EUROPÉENS OU INTERNATIONAUX
Certifications reconnues en équivalence : La réglementation prévoit que le CPL/A est un pré-requis pour l'obtention de la qualification aux instruments (IR) et la licence de pilote de ligne avion (ATPL/A) qui font l'objet de deux autres certifications.	Les titres délivrés par un pays JAA sont reconnus par les autres pays de cette organisation qui recouvre l'ensemble des pays de l'Union européenne.

**Base légale**

**Référence du décret général :**

**Référence arrêté création (ou date 1er arrêté enregistrement) :**

Arrêté du 21 décembre 2005 publié au Journal Officiel du 31 janvier 2006 portant enregistrement au répertoire national des certifications professionnelles. Enregistrement pour cinq ans, avec effet au 31 janvier 2006, jusqu'au 31 janvier 2011

**Référence du décret et/ou arrêté VAE :**

**Références autres :**

Arrêté du 29 janvier 1981 publié au Journal Officiel du 11 février 1981 portant homologation de titres et diplômes de l'enseignement technologique (groupe 47). Homologation sous l'intitulé 'Brevet de pilote de ligne', niveau II.

Arrêté du 23 mars 2000 publié au Journal Officiel du 29 mars 2000 portant homologation de titres et diplômes de l'enseignement technologique. Homologation sous l'intitulé 'Licence de pilote de ligne - ATPL (A)'.

Arrêté du 9 décembre 2002 publié au Journal Officiel du 18 décembre 2002 portant homologation de titres et diplômes de l'enseignement technologique. L'homologation est prolongée jusqu'au 31 décembre 2003.

Décret n° 2004-171 du 19 février 2004 modifiant le décret n° 2002-616 du 26 avril 2002 relatif au répertoire national des certifications professionnelles (publié au Journal Officiel du 22 février 2004). La validité du titre est prorogée jusqu'au 31 décembre 2005.

**Pour plus d'informations**

**Statistiques :**

En moyenne 350 titres par an

**Autres sources d'information :**

<http://www.dgac.fr>

**Lieu(x) de certification :**

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER - DIRECTION  
GENERALE DE L'AVIATION CIVILE (DGAC) 50, rue Henry Farman  
75720 Paris Cedex 15

**Lieu(x) de préparation à la certification déclarés par l'organisme certificateur :**

Issy les Moulineaux (92)

**Historique de la certification :**

Ancien intitulé : - Brevet de pilote de ligne (Arrêté du 29 janvier 1981 publié au Journal Officiel du 11 février 1981)

**Certification suivante :** Pilote de ligne (ATPL avion et hélicoptère)