

Le Répertoire National des Certifications Professionnelles (RNCP)

Résumé descriptif de la certification **Code RNCP : 3636**

Intitulé

L'accès à la certification n'est plus possible

Pilote professionnel Avion (CPL/A : commercial pilot license/aeroplane)

Nouvel intitulé : Pilote professionnel (CPL/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

IV (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 professionnel est détenteur de la licence de pilote professionnel (CPL/A : Commercial Pilot Licence/Aeroplane) qui est le stade initial de la formation des pilotes professionnels. Il est autorisé à la conduite d'aéronef de classe ou de type monopilote à vue. Les avions légers qu'il pilote font des vols de courte durée à une altitude qui ne peut dépasser 4000 mètres ; ils sont regroupés par catégories que l'on appelle classe. A bord de ces aéronefs, le pilote professionnel effectue les activités de travail aérien suivantes:

- la surveillance (pipe-line, feux de forêt, lignes électriques..)
- l'épandage agricole (lutte antiacridienne, traitement des cultures),
- la photographie aérienne (positionner l'avion de manière à ce que le photographe puisse avoir une prise de vue optimale),
- le largage de parachutistes,
- les baptêmes de l'air,
- le convoyage d'avions légers,
- l'instruction en aéroclub pour la formation de pilotes privés ou en école pour la formation de pilotes professionnels, sous réserve de la détention d'une qualification d'instructeur.

Il est responsable de la bonne exécution de sa mission et de l'application des règles de l'air à la conduite de l'aéronef qui lui est confié.

* 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 an application de la réglementation, détermination de la masse et du centrage et fiche de performance au décollage et en route, journal de l'exploitation de l'avion, archivage des documents afférents au vol. connaissance des procédures générales d'exploitation et de manuels d'exploitation des entreprises.

* Préparation de l'avion au départ (avitaillement, visite d'inspection extérieure de l'avion, embarquement de la documentation nécessaire au vol, des marchandises voire des passagers) et à l'arrivée (débarquement les 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 à l'aide de repères visuels extérieurs et d'aides radio 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, s'intégrer dans le circuit d'aérodrome 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 l'intégration des tâches constitutives du pilotage pour assurer un niveau maximum de sécurité, avec rigueur et dans le respect des règles de sécurité et des procédures opérationnelles.

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

Le pilote professionnel accomplit sa mission de travail sur avion léger monopilote en tant que salarié de l'entreprise de travail aérien qui l'emploie, sous l'autorité du responsable de l'exploitation. Les entreprises de travail aérien, qui sont environ 500, sont pour la plupart des PME comptant moins de 5 salariés.

Pilote professionnel

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 adoptés dans le cadre européen des autorités conjointes de l'aviation civile (JAA : Joint aviation Authorities). Le titre de pilote professionnel intègre la licence CPL(A) Commercial 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 :

La certification s'organise autour de deux composantes : 1 - Composante théorique :

Le pilote doit démontrer un niveau de connaissances défini par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile, dans le cadre d'un QCM chronométré autour de 9 thèmes (Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne ; connaissances juridiques nécessaires à l'exercice du travail aérien ; Connaissance générale des aéronefs ; connaissances générales nécessaires à la conduite d'un avion léger (gouverne, moteur à piston..) ; Performance et préparation des vols ; préparation au vol à vue ; Performance humaine et ses limites ; aéromédecine générale du vol à basse altitude, ; Météorologie ; connaissances météorologiques de base permettant la lecture de cartes météo ; Navigation ; connaissances générales nécessaires à la maîtrise du système de base de radionavigation terrestre ; Mécanique du vol ; principes de l'aérodynamique ; Communications ; règles de communication spécifiques au vol à vue.

2 - Composante pratique d'aptitude sur avion monomoteur, ou multimoteur sous réserve qu'il ait effectué 70 heures de vol comme pilote commandant de bord sur avion ; l'avion utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude doit être certifié pour l'emport d'au moins 4 personnes et équipé d'une hélice à pas rentrant et d'un train rentrant.

Cette épreuve comporte six sections visant à reproduire les conditions d'un vol à vue standard sur avion monopilote :

- la section 1 évalue les procédures de départ (inspection, préparation de l'avion, circuits d'aérodrome et cheminements, calage altimétrique, évitement de collision...)
- la section 2 évalue la maniabilité (pilotage de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs, vol à vitesse faible, élevée, virages en montée, en descente...)
- la section 3 vérifie le respect des procédures de route (orientation, lecture de carte, tenue de l'altitude, de la vitesse du cap, gestion du vol, observations des conditions météo..)
- la section 4 évalue les procédures d'approche et d'atterrissage (procédures d'arrivée, remise des gaz à basse altitude, atterrissage normal, par vent traversier, sur terrain court, à moteur réduit, sans utilisation des voltes...)
- la section 4 vérifie les procédures de secours et d'urgence (simulation de panne moteur, panne d'équipement, atterrissage forcé..)
- la section 6 simule le vol asymétrique et vérifie les caractères spécifiques à la classe à la quelle appartient l'aéronef.

Le pilote candidat doit réussir les sections 1 à 5 de l'épreuve pratique d'aptitude ainsi que la section 6 en cas d'emploi d'un avion multimoteur. En cas d'échec à plus d'une session la candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve

Validité des composantes acquises : 2 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		Le jury est composé d'examineurs désignés par l'autorité
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		Le jury est composé d'examineurs désignés par l'autorité
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
<p>Certifications reconnues en équivalence : Les heures de vol effectuées dans le cadre de l'acquisition de la licence de pilote privé (PPI Private Pilot License) peuvent venir en déduction des heures de vol requises par la licence de pilote professionnel. 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.</p>	<p>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.</p>

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 :

Base légale du titre : arrêté du 29 mars 1999 (Jo du 29 juin 1999) modifié par les arrêtés du - Arrêté du 23 novembre 2000 (JO du 29 décembre 2000),

- Arrêté du 18 septembre 2002 (JO du 23 novembre 2002),
- Arrêté du 09 avril 2003 (JO du 23 avril 2003),
- Arrêté du 29 juin 2004 (JO du 5 août 2004),
- Arrêté du 30 novembre 2004 (Jo du 23 janvier 2005),
- Arrêté du 24 février 2005 (Jo du 5 avril 2005).

Pour plus d'informations

Statistiques :

Autres sources d'information :

Lieu(x) de certification :

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DU TOURISME ET DE LA MER - DIRECTION GÉNÉRALE 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 :

Historique de la certification :

Ce titre a obtenu une première homologation de niveau IV par l'arrêté du 29 janvier 1981 et une deuxième par l'arrêté du 23 mars 2000.

Certification suivante : Pilote professionnel (CPL/avion et hélicoptère)