



Niveau de classification / protection¹

MD	MA	MS	SF	DR	NP
					X

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

Procédure n° DAF_2025_001765

Prestations de largage de parachutistes au moyen d'un aéronef dédié avec équipage dans le cadre de la formation, de l'entraînement et de la préparation opérationnelle du personnel parachutiste de l'armée de Terre dans le département des Pyrénées-Atlantiques.

¹ MD : marché à détention d'informations ou supports classifiés

MA : marché à accès à des informations ou supports classifiés

MS : marché sensible

SF : spécial France

DR : diffusion restreinte

NP : Non protégé

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – DESCRIPTION GÉNÉRALE DU BESOIN	4
ARTICLE 2 – RÉGLEMENTATION APPLICABLE	4
ARTICLE 3 – BÉNÉFICIAIRES ET PRESCRIPTEUR DES PRESTATIONS	5
ARTICLE 4 – VOLUME DES PRESTATIONS	5
ARTICLE 5 – LIEUX D'EXECUTION DES PRESTATIONS	6
ARTICLE 6 – MISE À DISPOSITION DES AÉRONEFS	7
ARTICLE 7 – CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES AÉRONEFS	8
ARTICLE 8 – CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU LARGAGE	10
ARTICLE 9 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES LIÉES À L'ÉQUIPAGE	11
ARTICLE 10 – STATIONNEMENT DES AÉRONEFS	12
ARTICLE 11 – PLANIFICATION DES PRESTATIONS	12
ARTICLE 12 – DÉROULEMENT TYPE D'UNE MISSION DE VOL	12
ARTICLE 13 – AVITAILLEMENT DES AÉRONEFS	13
ARTICLE 14 – ASPECT EXTÉRIEUR DES AÉRONEFS	13
ARTICLE 15 – ASSURANCES	14
ARTICLE 16 – NOTIFICATION DES ÉVÈNEMENTS AÉRIENS AU BEA-É	14
ARTICLE 17 – DÉVELOPPEMENT DURABLE	14
ARTICLE 18 – INFRASTRUCTURES PARTICULIÈRES	14
Annexe n° 1 – Procédures de largage employées par l'ETAP	15
Annexe n° 2 – Plateformes identifiées pour le décollage et l'atterrissage	16

GLOSSAIRE

BEA-É : bureau enquêtes accidents pour la sécurité aéronautique de l'État

CAS-T : commandement des actions spéciales - Terre

CCAP : cahier des clauses administratives particulières

CCT FS : compagnie de commandement et de transmission de la brigade des forces spéciales

CFOT : commandement de la force et des opérations terrestres

Chef de passage : militaire en charge du largage de son passage

CTR : Control traffic region

DGAC : direction générale de l'aviation civile

Directeur de séance : responsable au quotidien de l'aspect réglementaire et organisationnel de la session de sauts. Il coordonne les différents moyens nécessaires à la réalisation de la séance.

EASA : European Union Aviation Safety Agency – agence européenne de sécurité aéronautique

ETAP : École des troupes aéroportées

FL : flight level

INSSOCR : instructeur saut à ouverture commandée retardée

ISV : infiltration sous voile

MINARM : ministère des Armées et des anciens combattants

MTE : masse totale équipée

RPA : représentant du pouvoir adjudicateur

Session de sauts : ensemble des rotations réalisées sur la durée fixée dans le bon de commande de 1 à 5 jours par semaine, étant entendu que ce dernier ne peut couvrir qu'une seule session de sauts.

SOCR : saut à ouverture commandée retardée

SOGH : saut opérationnel à grande hauteur

Temps de vol : le temps de vol de l'avion est décompté, pour un cycle donné (1 décollage et 1 atterrissage), depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage, jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

ARTICLE 1 – DESCRIPTION GÉNÉRALE DU BESOIN

Le présent accord-cadre a pour objet des prestations de largage de parachutistes au moyen d'un aéronef dédié avec équipage dans le cadre de la formation, de l'entraînement et de la préparation opérationnelle du personnel parachutiste de l'armée de Terre dans le département des Pyrénées-Atlantiques.

Les prestations sont réparties en deux lots définis comme suit :

- lot n° 1 : prestations de largage de parachutistes au moyen d'un aéronef dédié avec équipage au profit de l'école des troupes aéroportées (ETAP) implantée dans le département des Pyrénées-Atlantiques (l'avion doit pouvoir embarquer jusqu'à 10 parachutistes) ;

- lot n° 2 : prestations de largage de parachutistes au moyen d'un aéronef dédié avec équipage au profit de l'école des troupes aéroportées (ETAP) et du commandement des actions spéciales - Terre (CAS-T) implantés dans le département des Pyrénées-Atlantiques (l'avion doit pouvoir embarquer jusqu'à 18 parachutistes).

Dans le cadre de la formation, de l'entraînement et de la préparation opérationnelle, les unités parachutistes doivent pouvoir disposer de moyens nécessaires à la réalisation de ces activités.

Les sessions de sauts opérées dans le cadre de la location des aéronefs sont destinées :

- aux formations élémentaires et à l'entretien des qualifications ;
- aux formations de spécialisation à l'attention des chuteurs opérationnels (saut opérationnel à grande hauteur (SOGH), pilotes tandem, moniteurs parachutistes et instructeurs ;
- aux sauts d'entraînement en individuels ou en équipe.

ARTICLE 2 – RÉGLEMENTATION APPLICABLE

Les caractéristiques du besoin sont conformes à la réglementation aéronautique civile approuvée par l'EASA. Cette dernière porte notamment sur les règles communes de l'aviation civile, l'exploitation des aéronefs, les spécifications particulières en terme de navigabilité, la composition de l'équipage et les opérations aériennes.

Les prestations prévues au contrat entrent dans le cadre des activités de formation et d'entraînement de parachutistes militaires, réalisées pour le compte d'entités militaires.

Dès lors que les activités ne présentent pas de spécificités militaires (activités propres aux forces armées et comportant des impératifs forts de mission), le titulaire est tenu de se conformer au règlement de base (UE) n° 2018/1139 et aux règlements pris pour son application en matière de règles de l'air, de navigabilité initiale et continue des aéronefs, et d'exploitation aérienne.

Le titulaire doit avoir réalisé les démarches nécessaires pour exploiter l'avion dès l'obtention du certificat de navigabilité.

En particulier, au titre du règlement de mise en œuvre Air-OPS relatif aux opérations aériennes (règlement UE n° 965/2012), le titulaire est tenu de se déclarer auprès des autorités compétentes comme exploitant commercial réalisant des activités spécialisées (déclaration SPO), s'agissant de largage de parachutistes. Il doit également procéder à la mise à jour de la documentation de l'aéronef et des manuels associés (manuel d'exploitation et manuel d'activités particulières).

La déclaration SPO nécessite une approbation des autorités de sécurité aéronautique notamment dans les cas suivants :

- l'exploitant souhaite mettre en œuvre une liste minimale d'équipement (MEL), lui permettant d'exploiter avec certains équipements provisoirement en panne ;
- l'exploitant souhaite mettre en œuvre des moyens alternatifs de conformité (AltMOC) aux moyens acceptables de conformité (AMC) du règlement.

Les documents « MEL » et « AltMOC » doivent être préalablement approuvés.

Les procédures de largage sont conformes au règlement interarmées sur la mise à terre des troupes aéroportées, sous la pleine et entière responsabilité du directeur de séance (personnel militaire) :

Règlement interarmées sur la mise à terre des troupes aéroportées Tome 1 & 2 :
Publication interarmées (PIA) n° 3.2.1.1(A)_MAT-TAP (2013)
N° D-13-004387/DEF/EMA/EMP.3/NP du 10 avril 2013
Version amendée le 05/12/2025.

Le règlement interarmées est disponible sur internet à l'adresse suivante :

<http://portail-cicde.intradef.gouv.fr/index.php/la-doctrine/912>

ARTICLE 3 – BÉNÉFICIAIRES ET PRESCRIPTEUR DES PRESTATIONS

La procédure d'achat est passée au profit des entités suivantes de l'armée de Terre, l'ETAP et le CAS-T (et du personnel qui peut leur être rattaché pour les sessions de sauts), qui agissent également en qualité de donneur d'ordres :

☐ **ETAP :**

L'ETAP est située à Pau, dans le département des Pyrénées Atlantiques.

En tant qu'organisme autonome, l'ETAP établit ses propres demandes d'achat.

☐ **CAS-T :**

L'état-major du CAS-T est également situé à Pau, dans le département des Pyrénées-Atlantiques.

Le besoin couvre l'état-major du CAST et les unités relevant de son autorité :

- 1^{er} RPIMA (Bayonne - département des Pyrénées Atlantiques) ;
- CCT FS (Pau - département des Pyrénées Atlantiques).

Le CAS-T établit ses propres demandes d'achat.

Le commandement de la force et des opérations terrestres (CFOT) est le prescripteur technique.

L'article liminaire du CCAP détaille les attributions du prescripteur technique et des donneurs d'ordres dans le cadre du présent marché.

ARTICLE 4 – VOLUME DES PRESTATIONS

L'accord-cadre, pour chaque lot, a pour objectif d'effectuer les opérations de largage en saut à ouverture commandée retardée (SOCR) et/ou en saut à ouverture à grande hauteur (SOGH) selon les volumétries suivantes :

Lots	Volume estimé d'heures de vol (données non contractuelles)	Nombre estimé de sauts (données non contractuelles)	Nombre estimé de semaines d'activité (données non contractuelles)
Lot n° 1	80 heures de vol	2400 sauts (de jour et de nuit)	8 semaines
Lot n° 2	156 heures de vol	5600 sauts (de jour et de nuit) (3 rotations de 12 paras en moyenne par heure)	9 semaines

Le temps de vol détaillé dans le tableau *supra* est conforme à la définition donnée dans le glossaire.

Conformément à l'objet des lots tel que détaillé à l'article 1, la location des aéronefs est dédiée exclusivement aux opérations de largage en SOCR et/ou SOGH.

L'aéronef proposé doit permettre d'effectuer des SOCR et/ou SOGH dans les conditions suivantes :

- de jour (à hauteur de 90%) et de nuit (à hauteur de 10 %). Les pourcentages sont fournis à titre indicatif et ne constituent en aucun cas un engagement contractuel de la part du MINARM.
- avec ou sans repère visuel en cas de largage de nuit ou de SOGH ;
- avec ou sans équipements (gaine individuelle, etc.) ;
- avec ou sans armement (les armements embarqués à bord sont exclusivement factices). Le contrat exclut le transport de toute munition de quelque nature que ce soit ;
- avec ou sans chien.

ARTICLE 5 – LIEUX D'EXECUTION DES PRESTATIONS

Le présent article fixe, pour chaque lot, les lieux de décollage et d'atterrissage de l'aéronef, ainsi que les zones de largage respectives.

5.1. Lieux de décollage et d'atterrissage de l'aéronef

Le choix des plateformes ressort du titulaire (plateforme du titulaire ou plateformes civiles tierces dont la plateforme de Pau). La distance entre le site militaire et l'aire d'embarquement ne doit pas excéder :

- pour le lot n° 1 : 01H30 par voie routière ;
- pour le lot n° 2 : 01H00 par voie routière.

Pour chaque lot, les plateformes proposées par le titulaire sont identifiées et listées par le titulaire dans l'annexe n° 2 au présent CCTP.

Les conditions sont détaillées dans le tableau ci-après.

Lots	Bénéficiaire	Aire d'embarquement	Temps de route pour se rendre sur l'aire d'embarquement
Lot n° 1	ETAP	Aire d'embarquement proposée/identifiée par le titulaire	01H30 de Pau maximum
Lot n° 2	ETAP	Plateforme de Pau (Aéroport de Pau-Pyrénées)	
	CAS-T	Aire d'embarquement proposée/identifiée par le titulaire	01H00 de Pau maximum

La plateforme de Pau présente des caractéristiques dégradées pour la formation (pliage, instructions).

S'agissant des prestations au profit de l'ETAP au titre du lot n° 1, le titulaire doit disposer d'un centre de sauts situé au maximum à 01H30 de l'ETAP (par voie routière).

S'agissant des prestations au profit de l'ETAP au titre du lot n° 2, les embarquements ont lieu exclusivement à partir de l'aéroport de Pau-Pyrénées (Plateforme de Pau).

5.2. Zones de largage (ZMT)

La majorité des opérations se déroule sur des zones définies par le donneur d'ordres dans un rayon allant jusqu'à 0H30mn de vol en moyenne (aller-retour, largages inclus) de l'aire d'embarquement. Ces opérations représentent 80% de l'activité. À la demande expresse du donneur d'ordres, la zone de largage peut être portée à 6H00 de vol (aller-retour, largages inclus). Ces opérations représentent 20% de l'activité. Ces pourcentages sont fournis à titre indicatif et ne constituent en aucun cas un engagement contractuel de la part du MINARM.

Les opérations de largage sont réalisées principalement sur la zone co-localisée à l'aire d'embarquement (se reporter au tableau de l'article 5.1).

Les zones de largage sont des sites dédiés ou des zones homologuées avec un environnement proche des conditions opérationnelles. Suivant le lot considéré, l'aéronef est susceptible de survoler des surfaces maritimes et/ou montagneuses.

À titre informatif, les ZMT disposent des qualités élémentaires et de sécurité adaptées aux activités de parachutage militaire.

Suivant les zones de largage, le prestataire doit respecter la réglementation relative au survol des zones maritimes et montagneuses (qualifications, équipements, etc.).

Les zones de mise à terre sont obligatoirement des zones homologuées par le MINARM, car elles disposent des qualifications élémentaires et sécurisées adaptées aux activités de parachutisme militaire.

Le MINARM fait son affaire de cette homologation dans le cadre de demandes effectuées par le donneur d'ordres auprès de ses autorités hiérarchiques.

L'emplacement de la zone de largage est donné par le donneur d'ordres dans le cadre du bon de commande.

5.3. Périmètre de la session de sauts

Le titulaire accepte sans restriction que le programme de vol puisse être adapté à tout moment par le donneur d'ordres en fonction des aléas liés notamment aux conditions climatiques.

L'adaptation du programme de vol peut impliquer un changement de plateforme. Le titulaire est tenu informé avec un préavis de 24 heures sans indemnisation du titulaire de la part de l'administration.

Les changements opérés resteront limités afin d'optimiser le nombre d'heures de vol prévu pour la session de sauts.

Si les conditions climatiques empêchent toute adaptation du programme de vol, le titulaire ou le MINARM peuvent demander expressément l'annulation d'heures de vol sans indemnisation de l'une ou l'autre des parties.

ARTICLE 6 – MISE À DISPOSITION DES AÉRONEFS

Le titulaire s'engage à mettre à la disposition des bénéficiaires l'aéronef ou les aéronefs correspondant aux caractéristiques techniques décrites dans le présent CCTP.

Chaque aéronef doit être immatriculé et autorisé à effectuer des vols en France dans le cadre des prestations prévues dans le présent accord-cadre.

Le certificat y afférent, établi par les autorités de la sécurité aéronautique, doit être en cours de validité.

6.1. Certification des aéronefs

L'organisation des sessions de sauts requiert l'emploi d'aéronefs certifiés et disposant d'une autorisation de largage.

Par « *avion certifié* », il faut entendre, au titre du présent accord-cadre, un aéronef disposant d'un certificat de navigabilité permettant :

- des vols au profit du MINARM ;
- des vols conformes aux spécifications définies dans le présent CCTP ;
- le largage des parachutistes suivant les spécifications définies dans le présent CCTP.

Le titulaire doit également obtenir les autorisations civiles requises par les réglementations opérationnelles française et européenne pour effectuer du travail aérien.

La navigabilité des aéronefs civils est régie par le règlement (UE) n° 2018/1139.

Le certificat de navigabilité et le certificat d'examen de navigabilité doivent être en cours de validité.

6.2. Maintien de la navigabilité des aéronefs

Le titulaire fait son affaire du maintien de la navigabilité de l'avion en conformité avec la réglementation applicable durant toute la période de validité du contrat. Cela implique, en particulier, que la gestion du maintien de la navigabilité et l'entretien de l'aéronef doivent être réalisés par un organisme agréé, s'agissant d'une exploitation SPO commerciale.

Pendant toute la durée du contrat, le titulaire assure ou fait assurer les opérations de maintenance suivant la documentation technique du constructeur et ce, conformément aux normes EASA.

Les opérations de maintenance sont définies ci-après de façon non-exhaustive :

- ➔ maintenance quotidienne : il s'agit de l'inspection visuelle de l'appareil, du contrôle des fluides et, plus généralement, de toutes les opérations de contrôle prévues par le secteur professionnel sur le type d'aéronef considéré ;
- ➔ maintenance périodique : il s'agit des interventions devant être réalisées selon un calendrier prédéterminé (inspection approfondie de l'aéronef et remplacement des pièces usées) ;
- ➔ toutes les opérations de réparation, le remplacement des pièces défectueuses et l'ajustement des paramètres rendus nécessaires conformément aux informations fournies par les indicateurs de bord ;
- ➔ obligation de documenter toutes les interventions réalisées sur l'appareil en vue d'assurer le suivi.

Le titulaire est tenu de garantir la disponibilité des aéronefs en rationalisant les opérations de maintenance périodique dans les limites prévues par la documentation aéronautique.

En cas de modification de la planification initiale, le titulaire est tenu d'informer les prescripteurs et les donneurs d'ordres dans les plus brefs délais.

Un avion est déclaré indisponible lorsque son usage est rendu impossible par le fonctionnement défectueux d'un organe. L'indisponibilité de l'avion est décomptée à partir de la date de notification du constat de panne/avarie aux prescripteurs techniques et aux donneurs d'ordres. Conformément à l'article 5.3.2. du CCAP, qui déroge à l'article 14.2.1 du CCAG/FCS, des pénalités sont appliquées en cas d'indisponibilité de l'aéronef suite à une panne/avarie.

ARTICLE 7 – CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES AÉRONEFS

7.1. Capacités d'emport

L'aéronef proposé par le prestataire doit disposer d'une capacité d'emport conforme aux spécifications définies par l'objet de chaque lot concerné :

- pour le lot n° 1 : pouvoir accueillir de 1 à 10 parachutistes assis sans charge, incluant les instructeurs en suivi individuel ;
- pour le lot n° 2 : pouvoir accueillir de 1 à 10 parachutistes SOGH à 150 Kg assis + 1 instructeur ou jusqu'à 18 parachutistes assis.

Pour chaque rotation, le commandant de bord et le directeur de séance arrêtent conjointement la masse totale pouvant être embarquée à bord de l'avion (personnels et équipements) :

- pour le lot n° 1 : l'aéronef doit pouvoir embarquer 1000 Kg dès le premier décollage ;
- pour le lot n° 2 : l'aéronef doit pouvoir embarquer 1600 Kg dès le premier décollage.

Les capacités d'emport, qui sont précisées dans l'objet des lots concernés, tiennent compte de la masse totale équipée de chaque personnel : la MTE par personne en SOCR est comprise entre 100 et 160 Kg. Elle peut atteindre 200 Kg en tandem.

Pour chaque rotation, le commandant de bord et le directeur de séance arrêtent conjointement la masse totale pouvant être embarquée à bord de l'avion (personnels et équipements).

7.2. Configuration de la soute

La soute de l'avion est configurée suivant les contraintes définies ci-après.

L'aéronef doit disposer des équipements nécessaires à son bon fonctionnement, ainsi que des équipements de communication, navigation, surveillance en adéquation avec les zones survolées, conformément aux règlements européens pris pour l'application du règlement de base (UE) 2018/1139 (cela inclut le règlement AirOPS qui comporte un volet sur les équipements de bord, ainsi que le règlement d'exécution 2023/1770 relatif aux équipements de communication-navigation-surveillance) et, conformément à l'arrêté du 5 juillet 2024 relatif aux équipements de communication, de navigation, de surveillance et d'anticollision installés à bord des aéronefs.

La soute est configurée de telle sorte qu'elle permet d'asseoir (sur sièges ou plancher) le nombre de parachutistes prévu conformément à la capacité d'emport.

À ce titre, l'avion doit disposer des équipements suivants :

Désignation	Lot n° 1		Lot n° 2	
	Exigence	Souhaitable	Exigence	Souhaitable
VFR de jour comme de nuit	X			X
IFR de jour comme de nuit		X	X	
Système ACAS		X		X
Système GPWS		X		X

L'aéronef doit également disposer des équipements de secours conformément à la réglementation applicable et ce, en adéquation avec les zones survolées.

L'aéronef ne doit pas être équipé d'un marchepied.

L'avion doit être équipé d'une poignée haute extérieure permettant la mise en place des chuteurs chargés du suivi vidéo à l'extérieur de l'avion.

7.3. Communication

La communication entre l'aéronef et une station sol est réalisée au moyen d'un système UHF et/ou VHF. Les fréquences de travail utilisées sont les suivantes :

➔ Postes utilisés par l'armée de Terre :

- fréquence des postes UHF : 242.475 Mhz ;
- fréquence des postes VHF : 140.425 Mhz / 142.900 Mhz.

La communication à l'intérieur de l'aéronef se limite au langage manuel dit « *langage main* ».

7.4. Avertisseurs lumineux

Les avertisseurs lumineux ne sont pas indispensables mais souhaitables.

7.5. Éclairage de soute

Il est souhaitable que les aéronefs disposent d'un éclairage de soute.

L'éclairage, actionné par le commandant de bord est défini comme suit :

- éclairage de jour : lumière blanche ou jaune;
- éclairage de nuit : lumière blanche ou jaune, et lumière rouge.

7.6. Nuisance sonore

Pour le lot n° 1 : l'aéronef étant appelé à évoluer en dehors de la CTR, l'empreinte sonore doit être la plus faible possible. Pour cela, l'avion doit être équipé de préférence d'une hélice type HARTZELL ou équivalent.

ARTICLE 8 – CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU LARGAGE

8.1. Principes généraux

Les procédures de largage se font conformément au règlement interarmées sur la mise à terre des troupes aéroportées (se reporter à l'article 2 du présent CCTP).

Le pilote désigné comme commandant de bord est responsable de l'activation et de la signalisation du créneau de largage matérialisé par la mise en marche du feu vert et/ou de la sonnerie, éventuellement conseillé par le chef de passage (militaire en charge du largage SOCR et/ou SOGH).

8.2. Équipements utilisés

Pour effectuer des sauts militaires, les parachutistes mettent en œuvre des équipements militaires (parachutes en dotation ou de la gamme civile). Le titulaire accepte sans restriction l'embarquement à bord de toute personne dotée d'équipements militaires, étant entendu que la masse embarquée totale n'excède pas les limites autorisées par l'aéronef.

À titre d'information, les équipements (en SOCR/SOGH) sont autorisés d'emploi par les services compétents du MINARM, sur la base des certificats de navigabilité, des éléments de compatibilité fournis par les constructeurs et en tenant compte de la sûreté de mise en œuvre avérée desdits équipements (sac harnais, voile principale et voile de secours).

Le parachutiste peut sauter avec ou sans charge additionnelle (gaine individuelle), en fonction de son parachute, de son niveau technique et de ses qualifications. Dans ce dernier cas, la MTE varie donc selon le parachute utilisé, le type de saut et le niveau technique du parachutiste, conformément à la réglementation militaire applicable.

8.3. Modalités de largage

Le largage s'effectue par la ou les portes latérales. Pour le lot n° 2, la porte latérale doit être d'une dimension suffisante pour permettre la sortie des chuteurs en gaine et des tandems opérationnels (en l'état de l'art, les dimensions minimums de la porte latérale sont de 124 cm x 124 cm).

Le largage s'effectue de jour comme de nuit à l'altitude maximum : FL140 (lot n° 1) et FL120 (lot n° 2) : techniques, perfectionnement et préparation opérationnelles des unités en SOCR et SOGH. La puissance de la motorisation de chaque aéronef doit être suffisante pour atteindre les FL de références en une quinzaine de minutes.

Le pilote doit être qualifié pour le largage au vol aux instruments (IFR) et en vol à vue (VFR).

Le choix du moment où le personnel sautant doit quitter l'aéronef pendant le créneau autorisé, l'ordre de sortie, les conditions de chute et d'ouverture, ainsi que la détermination du point de poser sont sous la responsabilité du chef de passage. Ces éléments sont préparés et coordonnés au sol, au préalable, lors d'une réunion entre les différents acteurs.

La vitesse de largage est comprise entre 85 nœuds et 140 nœuds.

La cadence de largage est décidée par le chef de passage en fonction, notamment, du type d'aéronef, de la nature de l'activité et des conditions météorologiques.

Le saut s'effectue avec ou sans référence visuelle. Le point de relaxation est calculé par les parachutistes qualifiés INSSOCR et transmis au pilote.

La MTE à retenir pour un parachutiste est définie comme suit :

MTE (lots 1 et 2)
<ul style="list-style-type: none">- SOCR : parachutiste en version « <i>sportif</i> » (sans gaine) : 100kg ;- SOGH - V1 : parachutiste en version équipée (avec gaine) : 130 kg ;- SOGH - V2 : parachutiste en version équipée (avec gaine) : 160 kg ;- SOCR en tandem (pilote et passager) : 200 kg.

Une même rotation peut regrouper différentes versions d'équipements. Dans ces conditions, la masse varie d'autant à chaque décollage.

Les opérations sont réalisées conformément à l'annexe n° 1 jointe au présent CCTP.

ARTICLE 9 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES LIÉES À L'ÉQUIPAGE

9.1. Dispositions générales

La composition de l'équipage ressort de la responsabilité exclusive du titulaire. Ce dernier s'engage à faire exécuter les prestations par un personnel apte médicalement, qualifié, compétent, ayant reçu préalablement la formation réglementaire et disposant d'une expérience en adéquation avec la nature des prestations telles que décrites dans le présent contrat.

Le personnel navigant parle couramment la langue française.

Le titulaire doit mettre en place le personnel en nombre suffisant pour répondre à l'amplitude de vol et garantir la continuité de service en cas d'indisponibilité momentanée d'un ou de plusieurs pilotes. Toute défaillance de sa part impliquant une désorganisation des missions de vol a pour conséquence l'application de pénalités, voire une résiliation du contrat en cas d'incidents majeurs ou répétés.

9.2. Qualifications des pilotes

Le pilote est titulaire notamment :

- des qualifications CPL (A)/IR avec MCC ;
- des qualifications VFR/IFR pour les vols de jour et de nuit ;
- d'un stage d'adaptation au largage encadré par un instructeur qualifié sur l'aéronef ;
- des qualifications pour la réalisation des sauts avec infiltration sous voile ;
- des qualifications pour le survol des surfaces maritimes et montagneuses.

Le personnel doit être en possession de toutes les qualifications l'autorisant à effectuer les opérations en rapport avec l'aéronef et les opérations de largage décrites dans le contrat.

Les qualifications doivent être en cours de validité.

9.3. Responsabilités du commandant de bord

Pour le SOCR, le commandant de bord est responsable de la détermination et de la signalisation du créneau de largage matérialisé par l'activation du feu vert et/ou de la sonnerie, éventuellement conseillé par le chef de passage.

En SOGH suivi d'une ISV, la sortie des chuteurs est réalisée au vert impératif.

9.4. Responsabilités du chef de passage

Le chef de passage est responsable du bon largage de son passage pour le vol considéré. À ce titre, il est en charge de déterminer l'ordre de sortie des parachutistes et d'en cadencer le largage.

ARTICLE 10 – STATIONNEMENT DES AÉRONEFS

L'aéronef est stationné sur l'aire d'embarquement du titulaire ou sur une aire d'embarquement extérieure (plateforme civile).

Le titulaire est tenu de prendre toutes les mesures visant à protéger l'aéronef en dehors des vols. Il peut s'agir de l'utilisation d'un hangar ou de la mise en place d'équipements idoines nécessaire à la protection et au calage du vecteur.

Le titulaire doit également prendre toutes les mesures visant à protéger l'avion lorsqu'une mission de vol nécessite une escale suite à un dysfonctionnement du vecteur ou de l'un de ses équipements.

ARTICLE 11 – PLANIFICATION DES PRESTATIONS

11.1. Dispositions générales

Les vols se déroulent principalement de jour et, occasionnellement, de nuit.

Les vols s'effectuent les jours ouvrés et, exceptionnellement, les jours non ouvrés et fériés.

Le titulaire accepte sans restriction les conditions suivantes de planification des prestations :

- possibilité de prestations pour une période allant de 1 à 5 jours ouvrés consécutifs (du lundi au vendredi) ;
- possibilité de prestations les jours non ouvrés et fériés..

L'attention du titulaire est appelée sur le fait que les durées moyennes sont fournies à titre indicatif et ne constituent en aucun cas un engagement contractuel de la part du MINARM.

11.2. Exclusivité de la prestation

Ne sont autorisés à embarquer au titre des vols prévus par la planification des prestations que l'équipage, le personnel du MINARM ou sous couvert du MINARM.

11.3. Procédure de commande des prestations

Les donneurs d'ordres contactent le titulaire en indiquant, pour la session de sauts donnée, les informations suivantes :

- lieu(x) d'embarquement ;
- zone(s) de mise à terre ;
- nombre prévisionnel d'heures de vol de jour et de nuit (jours ouvrés et non ouvrés) et conditions de vols.

Sur la base de ces informations, le donneur d'ordres et le titulaire conviennent des dates de la session de sauts. Le donneur d'ordres transmet ensuite à la PFAT sa demande d'achat, *via* CHORUS FORMULAIRE, en vue de la passation du bon de commande correspondant. La procédure est décrite à l'article 6.7. du CCAP.

Le titulaire s'engage à mettre en œuvre les moyens techniques nécessaires et suffisants pour honorer les sessions de sauts aux dates convenues.

ARTICLE 12 – DÉROULEMENT TYPE D'UNE MISSION DE VOL

12.1. Avant le vol

Avant le premier vol journalier, le titulaire prend en compte les actions suivantes :

- participation du pilote au briefing du directeur de séance (masse totale à embarquer et opérations de largage) ;

- briefing sécurité du personnel par le titulaire.

Avant l'embarquement du personnel, le pilote procède à l'inspection visuelle de l'appareil, du contrôle des fluides et, plus généralement, réalise toutes les opérations de contrôle prévues par le secteur professionnel.

12.2. Pendant le vol

Les vols et les opérations de largage s'effectuent conformément au briefing.

12.3. Après le vol

À l'issue du vol ou d'une série de rotations, il est procédé à un rechargement du réservoir en carburant. Le directeur de séance finalise le compte-rendu d'activité le jour de clôture de la session de sauts. Les dispositions en la matière sont détaillées à l'article 5.2. du CCAP.

12.4. Relevé du temps de vol

Le relevé, en dixième d'heure (6mn), est effectué sur l'horamètre ou tout autre équipement permettant de constater le temps de vol réalisé.

Le temps de vol est constaté par le pilote et sous le contrôle du directeur de séance.

Tout dixième d'heure commencé est facturé.

Seules les indications horaires du système de mesures intégré à l'aéronef font foi. Les relevés sont effectués de manière journalière selon le cadencement suivant, en fonction de la programmation des sauts :

	Rotations effectuées de jour	Rotations effectuées de nuit
Relevé n°1	Avant la première rotation	Avant la première rotation
Relevé n°2	Après la dernière rotation	Après la dernière rotation

Les données sont reportées sur le carnet de vol. Le temps de vol total réalisé pour la session de sauts est également consigné dans le compte-rendu incombant aux bénéficiaires.

ARTICLE 13 – AVITAILLEMENT DES AÉRONEFS

Le carburant utilisé doit respecter les normes civiles en vigueur.

13.1. Opérateur en charge de l'avitaillement

Si possible, les prestations d'avitaillement sont effectuées via les marchés passés par le SEO, sur les plateformes disposant d'un contrat passé auprès du SEO (la liste des marchés du SEO est disponible [sur internet](#)). L'avitaillement est assuré au moyen d'une carte accréditive (SCALP) de l'unité bénéficiaire. Cette dernière doit saisir le SEO dans les plus brefs délais pour que la demande soit prise en compte.

En cas d'indisponibilité du SEO, l'avitaillement est réalisé sous la responsabilité du titulaire.

13.2. Contrôle de la consommation de carburant

Le niveau de carburant est contrôlé par le directeur de séance avant la première heure de vol de chaque séance journalière de sauts.

Le volume de carburant consommé pendant les heures de vol au cours d'une session de sauts est noté dans le compte-rendu d'activité visé au 12.3.

ARTICLE 14 – ASPECT EXTÉRIEUR DES AÉRONEFS

L'aéronef doit être de couleur neutre. Par ailleurs, il ne doit, ni arborer de décoration outrancière ou illicite, ni afficher d'insigne étranger.

ARTICLE 15 – ASSURANCES

Les dispositions sont détaillées à l'article 12.4. du CCAP.

ARTICLE 16 – NOTIFICATION DES ÉVÈNEMENTS AÉRIENS AU BEA-É

Les dispositions sont détaillées à l'article 6.3. du CCAP.

ARTICLE 17 – DÉVELOPPEMENT DURABLE

Les dispositions en la matière sont détaillées à l'article 12.3 du CCAP.

ARTICLE 18 – INFRASTRUCTURES PARTICULIÈRES

Conformément à l'article 5.1. du CCTP, le titulaire du lot n° 1 doit disposer d'un centre de sauts (en propre, en groupement ou en sous-traitance).

Le titulaire est tenu de fournir des infrastructures salubres, sécurisées et équipées des moyens matériels en adéquation avec leurs fonctions. En cas de non-respect des présentes dispositions, le titulaire sera mis en demeure de régulariser la situation sous peine de résiliation du contrat.

Le centre de sauts doit comprendre une salle de pliage avec les caractéristiques suivantes :

Capacité d'accueil	Jusqu'à 20 parachutistes
Équipements	<ul style="list-style-type: none">- éclairages ;- bâches ;- portiques de pliage avec crochets de soutien des voiles lors du pliage ;- prises de courant accessibles ;- poubelles avec sac.

Le titulaire doit assurer un libre accès aux sanitaires.

Le titulaire doit également mettre à la disposition des parachutistes une salle de réunion pouvant accueillir jusqu'à 20 personnes, équipée de bureaux et de chaises, et si possible, de matériels vidéos (téléviseurs et/ou vidéoprojecteur), en vue de la préparation et du compte-rendu des opérations.

Annexe n° 1 – Procédures de largage employées par l'ETAP
(annexe jointe au présent CCTP)

Annexe n° 2 – Plateformes identifiées pour le décollage et l'atterrissage
(annexe au format Word jointe au présent CCTP)