



**Brigade aérienne
d'assaut et de
projection**



Consignes permanentes d'instruction du personnel navigant Transport (CIPN-T 2025)

**Référentiel documentaire avion
Référentiel d'instruction**



N°86/ARM/EMAAE/MGAAE/BAAP/CDT du 22 juillet 2025

Attention : la seule version de référence de ce document est la copie électronique mise en ligne sur la [communauté de travail de la BAAP \(https://portail-ct-pmd.intradef.gouv.fr/sites/BAAP/InstAv/CommunPublic/Forms/AllItems.aspx\)](https://portail-ct-pmd.intradef.gouv.fr/sites/BAAP/InstAv/CommunPublic/Forms/AllItems.aspx).

Directeurs de la publication

Général de brigade aérienne Cédric Colardelle,
Commandant la brigade aérienne d'assaut et de projection

Base aérienne 123 – BP 30130
45143 SAINT JEAN DE LA RUELLA CEDEX
Téléphone du secrétariat : 02.45.40.77.99

Rédacteur en chef

Lieutenant-colonel Thierry Grandchamp

Adaptation graphique

BAAP

Crédits photographiques de la couverture

Ministère des Armées



Consignes permanentes d'instruction du personnel navigant Transport (CPIPNT)

N°86/ARM/EMAAE/MGAAE/BAAP/CDT du 22 juillet 2025

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



Lettre de promulgation

Orléans, le 22 juillet 2025

N°86/ARM/EMAAE/MGAAE/BAAP/CDT

Objet : Promulgation des consignes permanentes d'instruction du personnel navigant Transport.

Les consignes permanentes d'instruction du personnel navigant Transport sont promulguées.

Ce document abroge la publication [n°012/ARM/EMAAE/MGAAE/BAAP/CDT du 12 septembre 2023](#).

Les CPIPN-T sont mises en ligne sur les communautés de travail de la BAAP et du CIET sous la responsabilité de la BAAP.

L'objectif de cette nouvelle version est d'optimiser la préparation opérationnelle pour répondre à la haute intensité en simplifiant le suivi des compétences, créant des marges de manœuvre tout en acquérant à terme un niveau d'expertise tactique plus élevé. Cette optimisation a été réalisée en plusieurs étapes :

- création du nouveau système de qualifications transport (NSQT) entraînant la suppression du Combat Ready + et la réactivation de la qualification chef de bord ;
- labellisation des unités ;
- suppression des récurrences sur la majorité des compétences techniques et tactiques, hormis celles afférentes aux labels ;
- homogénéisation des procédures de conseil d'instruction et de conseil d'examen de progression ;
- mise à jour des examens de connaissances aériennes générales (ECAG C1 UV2 et C2) ;
- refonte de la section concernant les infirmiers convoyeurs de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Les dérogations aux CPIPN-T sont octroyées par la BAAP. La validation des mises à jour mineures est déléguée au chef du bureau flottes avions de la BAAP.

Le général de brigade aérienne
Cédric Colardelle
commandant la brigade aérienne
d'assaut et de projection

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



Récapitulatif des amendements

1. Ce tableau constitue le recueil de tous les amendements proposés par les lecteurs, quels que soient leur origine et leur rang, transmis en s'inspirant du tableau proposé en annexe.
2. Les amendements validés par la BAAP sont inscrits **en rouge** dans le tableau ci-dessous dans leur ordre chronologique de prise en compte.
3. Les amendements pris en compte figurent **par un trait vertical dans la marge de gauche** dans la nouvelle version.
4. Le numéro administratif figurant au bas de la première de couverture et de la fausse couverture est corrigé **(en caractères romains, gras, rouges)** par ajout de la mention : **« amendé(e) le jour/mois/année »**.
5. La version électronique du texte de référence amendé remplace la version antérieure dans toutes les bases de données informatiques.

N°	Amendement	Origine	Date de validité
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			
17			
18			

Références

- a. [Décret du 27 décembre 1929](#) fixant les conditions de classement dans le personnel militaire navigant par application de l'article 1^{er} de la loi du 30 mars 1928.
- b. Arrêté du 09 mai 1934 pour l'application des dispositions du décret du 27 décembre 1929, en ce qui concerne le classement dans le personnel navigant des militaires titulaires du brevet militaire de pilote d'avion.
- c. Arrêté du 30 juillet 1964 fixant les épreuves prévues par le décret du 27 décembre 1929 concernant le personnel navigant de l'armée de l'Air et de l'Espace.
- d. [Instruction n° 73/ARM/DRH-AAE/SDEPRH-HEM/BPRH-CA](#) du 16 juin 2022 fixant les conditions d'attribution des brevets militaires de pilote d'avion 2^{ème} degré, de pilote d'hélicoptère 2^{ème} degré et de navigateur officier systèmes d'armes par les unités de formation du personnel navigant de l'armée de l'Air et de l'Espace.
- e. Instruction n° 700/DEF/EMAA/3/OP du 26 septembre 1988, relative à l'instruction aérienne des équipages dans les unités du transport aérien militaire.
- f. Instruction n° 701/DEF/EMAA/3/OP du 26 septembre 1988, relative à la réglementation de la délivrance des diplômes de qualification aux équipages des unités du transport aérien militaire.
- g. [Décret 2008-939](#) du 12 septembre 2008 relatif aux officiers sous contrat.
- h. [Décret 2008-943](#) du 12 septembre 2008 portant statut particulier des corps des officiers de l'air, des officiers mécaniciens de l'air et des officiers des bases de l'air.
- i. [Décret 2008-953](#) du 12 septembre 2008 portant statut particulier des corps de sous-officiers et officiers marins de carrière des armées et du soutien technique et administratif de la gendarmerie nationale.
- j. [Circulaire n° 391/ARM/DRH-AA/PGR/BGA](#) du 26 janvier 2021 relative aux changements d'orientation professionnelle du personnel navigant d'active et assimilé.
- k. [Arrêté du 19 décembre 2012](#) relatif aux titres reconnaissant une qualification particulière pour exercer une activité professionnelle, dont la possession soumet les militaires au régime des sanctions professionnelles.
- l. [Circulaire n° 1400/ARM/DRHAAE/SDEF/BAF](#) du 20 avril 2023 relative au recrutement interne et à la formation initiale des mécaniciens d'équipage.
- m. [Circulaire n° 401/ARM/DRH-AAE/SDEPRH-HEM/BPRH-CA](#) du 02 septembre 2022 portant codification des repères et indices de spécialité, sous-spécialité et spécialisation.
- n. [I.M. n° 800/DEF/DCSSA/AST/AME](#) du 20 février 2008 portant sur l'aptitude médicale aux emplois du personnel navigant des forces armées.
- o. [I.M. n° 4000/DEF/DRH-AA/SDEPRH-HP/BPECA](#) du 20 avril 2017 relative aux normes médicales d'aptitude applicables au personnel militaire de l'armée de l'Air et de l'Espace et à la définition des standards d'aptitude médicale minimaux à requérir dans les emplois du personnel navigant.
- p. [Arrêté du 12 février 2021](#) relatif aux normes médicales d'aptitude applicables au personnel militaire de l'armée de l'Air et de l'Espace.
- q. [Instruction n° 850/ARM/DRH-AA/SDGR/BGR/ADM](#) du 22 juillet 2019 relative à l'engagement à servir dans la réserve opérationnelle.

- r. [Instruction n° 8500/DEF/DRH-AA/SDGR/BGA/DADM/DGA](#) relative aux changements d'orientation professionnelle du personnel navigant d'active.
- s. [Instruction n° 230366/DEF/SGA/DRH-MD/SR-RH/FM1](#) du 16 juin 2014, relative à l'organisation et au fonctionnement des conseils d'examen des faits professionnels concernant les militaires et à l'effacement des sanctions professionnelles.
- t. [Directives de sécurité aérienne n° 180/ARM/CEMAAE/NP](#) du 1^{er} mars 2022, tome 5 relatif à la promotion de la sécurité aérienne et aux formations des acteurs du domaine.
- u. [Consignes permanentes de maîtrise du risque aérien](#) – tome transport n° 100/CFA/EM/MR du 02 juillet 2018.

Préface

001. Les consignes permanentes d'instruction du personnel navigant Transport (CPIP-N-T) regroupent l'ensemble des consignes relatives à l'instruction du personnel constituant les équipages avion de la brigade aérienne d'assaut et de projection (BAAP), de la brigade des forces spéciales air (BFSA), de la tranche avant des avions légers de surveillance et de reconnaissance (ALSR) et des infirmiers convoyeurs de l'armée de l'Air et de l'Espace (ICVAAE).
002. Les CPIPN-T s'appuient sur les documents cadres tels que certaines instructions ministérielles, disponibles sur le site [Boréale](#) sous l'onglet « Instructions ministérielles ».
003. Lorsque des consignes particulières s'appliquent à une flotte, celles-ci sont décrites dans le titre C, avec un chapitre par flotte. Des renvois vers les annexes sont précisés dans les chapitres communs concernés.
004. La flotte E-3F n'est pas intégrée dans cette version des CPIPN-T.
005. Les CPIPN-T se divisent en trois titres :
- a. **le titre A décrit les généralités et grands principes de l'instruction**, les programmes de formation par spécialité, les différents examens et le processus de traitement de l'échec ;
 - b. **le titre B recense et explicite toutes les compétences élémentaires, techniques et tactiques**, obligatoires ou optionnelles, en vigueur au sein des flottes avions de la BAAP ;
 - c. **le titre C liste les spécificités par flottes.**
006. Les titres A et B sont co-rédigés par le centre d'instruction des équipages de transport (CIET) et la division instruction du bureau flottes avions (BFA) de la BAAP, puis approuvés par le GBAAP.
007. Les chapitres du titre C sont rédigés par les escadrilles d'instruction des équipages (EIE)¹, proposés pour avis au CIET, validés par la division instruction du BFA de la BAAP, puis approuvés par le GBAAP.
008. Les mises à jour majeures nécessitent la validation et la signature du GBAAP avant promulgation. Si aucun changement structurant n'est proposé pour le cycle annuel, des mises à jour mineures peuvent toutefois être introduites ; les CPIPN-T sont alors amendées et diffusées sans besoin de promulgation par le GBAAP, et la nouvelle version sera identifiée par une numérotation intermédiaire.
009. Les CPIPN-T peuvent être complétées de directives d'instruction annuelles et, éventuellement, de notes particulières. Il est toutefois nécessaire d'éviter, dans la mesure du possible, la dispersion de l'information liée au domaine de l'instruction.
010. Dans le cadre de travaux de convergence documentaire entre les nations de l'European Air Transport Command (EATC), la BAAP a validé pour certaines flottes l'utilisation de l'Operation Manual Subpart D. En cas de divergence entre les CPIPN-T et l'OM-D, les CPIPN-T font foi.

¹ ou les unités concernées en cas d'inexistence d'EIE.

SOMMAIRE GENERAL

Lettre de promulgation	4
Récapitulatif des amendements.....	5
Références et préface	6
TITRE A Généralités / Parties communes.....	11
Chapitre 1 Généralités	17
Chapitre 2 Formation initiale et instruction en unité	26
Chapitre 3 Examens.....	97
Chapitre 4 Progression, notation et incidents.....	106
Chapitre 5 Cartes et licences	114
Chapitre 6 Tableau des cursus	145
TITRE B Compétences.....	160
Chapitre 1 Généralités	162
Chapitre 2 Compétences élémentaires	165
Chapitre 3 Compétences techniques	166
Chapitre 4 Compétences tactiques	221
Annexe A Cartographie des compétences socles et additionnelles	229
TITRE C Spécificités par flottes	230
Chapitre 1 A400M	233
Chapitre 2 C130H	239
Chapitre 3 CN235	242
Chapitre 4 A330 AUG	249
Chapitre 5 FALCON	252
Chapitre 6 TBM 700	257
Chapitre 7 E-3F	262
Chapitre 8 DHC6.....	263
Chapitre 9 ARCHANGE	268
Chapitre 10 ALSR	269
Annexe A Répertoire des modifications	272
Annexe B Glossaire	273

(PAGE VIERGE)

TITRE A

Généralités / Parties communes

Chapitre 1	Généralités	17
	Section I - Champ d'application des CPIPN Transport	17
	Section II - Instruction aérienne	18
	Section III - Système de formation et responsabilités	19
	Section IV - Comitologie du domaine formation	22
	Réunion de standardisation du CIET (RS CIET)	22
	Commission de formation	22
	Section V - Statuts particuliers	24
	Généralités	24
	Cycle de formation complémentaire	24
	Abonnement	24
	PN engagé au titre de la réserve	24
Chapitre 2	Formation initiale et instruction en unité	26
	Section I - Parcours professionnel	26
	Niveaux de progression	26
	Codification des repères et indices de spécialité	26
	Qualifications	26
	Compétences	26
	Apte mission de guerre	27
	Section II - Compétences linguistiques	28
	L'anglais général	28
	L'anglais technique	28
	Compétence linguistique FCL en langue anglaise	29
	Formations	30
	Section III - Pilotes et NOSA transport	31
	Cycle de formation initial des pilotes et NOSA transport	31
	Formation à la qualification copilote à l'instruction / NOSA à l'instruction (ILT)	31
	Formation à la qualification copilote ligne / NOSA ligne (LMR)	32
	Formation à la qualification copilote / NOSA ligne LCR	34
	Formation à la qualification copilote opérationnel	35
	Formation à la qualification copilote opérationnel CR (CP CR)	36
	Formation à la qualification NOSA CR	38
	Formation à la qualification chef de bord (AC LMR / AC LCR)	40
	Formation à la qualification commandant de bord (AC)	42
	Formation à la qualification commandant de bord CR (AC CR)	44
	Formation à la qualification pilote/NOSA instructeur	45
	Cycle de formation complémentaire des pilotes et NOSA (changement d'avion)	46

Pilotes et NOSA abonnés	48
Cycle de formation des pilotes et NOSA engagés au titre de la réserve.....	48
Pilotes et NOSA étrangers « en échange »	48
Formation navigant place droite (NPD) DHC6 pour les NOSA	48
Section IV - Mécaniciens d'équipage conduite	49
Cycle de formation initiale des mécaniciens d'équipage conduite	49
Cursus standard de progression	49
Formation au brevet mécanicien d'équipage	49
Formation à la qualification "soutier opérationnel"	51
Formation à la qualification mécanicien d'équipage conduite opérationnel Limited Combat Ready « LCR »	52
Formation à la qualification MEC confirmé Combat Ready (CR)	54
Formation à la qualification chef MEC	55
Formation à la qualification MEC instructeur	56
Cycle de formation complémentaire des mécaniciens d'équipage conduite	56
Section V - Mécaniciens d'équipage soute	60
Généralités	60
Cursus standard de progression	60
Formation au brevet mécanicien d'équipage	60
Formation à la qualification MES opérationnel B5 LMR	62
Formation à la qualification MES opérationnel B5 LCR.....	62
Formation à la qualification MES confirmé B6 LM-CR	62
Formation à la qualification B8 CR / Chef MES	64
Formation à la qualification instructeur MES instructeur / LMI	65
Cycle de formation complémentaire des mécaniciens d'équipage soute	65
Mécaniciens d'équipage abonnés.....	68
Cycle de formation des mécaniciens d'équipage soute engagés au titre de la réserve...	68
MES étrangers « en échange »	68
Section VI - Aides soutiers / ALM	69
Cycle de formation initiale des aides soutiers.....	69
Formation à la qualification aide-soutier à l'instruction / ALM ILT	69
Formation à la qualification aide-soutier opérationnel / ALM LMR	70
Section VII - Équipage sécurité cabine	72
Cycle de formation initiale des équipages sécurité cabine (ESC)	72
Formation au brevet convoyeur de l'air.....	72
Formation à la qualification ESC opérationnel.....	74
Formation à la qualification ESC confirmé.....	75
Formation à la qualification chef ESC CCF	76
Formation à la qualification CHEF ESC CCP	76
Formation à la qualification ESC instructeur.....	77
Cycle de formation complémentaire des équipages sécurité cabine	78
Équipages sécurité cabine abonnés	80

Section VIII - Équipes sécurité cabine 1460xx issus du recrutement rang tardif	81
Formation au brevet de convoyeur de l'air (CVA).....	81
Formation à la qualification ESC opérationnel.....	81
Formation à la qualification ESC confirmé.....	82
Formation à la qualification chef ESC CCP/ CCF.....	83
Section IX - Agents sécurité cabine	84
Formation à la qualification ASC opérationnel.....	84
Réussite à la passerelle expérience ou terminale	85
Section X - Volontaires de l'AAE – assistants sécurité cabine	86
Cycle de formation initiale des assistants sécurité cabine.....	86
Formation à la qualification VAAE-ASC opérationnel.....	86
Formation à la qualification MTA - agent sécurité cabine.....	87
Section XI - Personnel santé	88
Médecins militaires brevetés supérieurs de médecine aéronautique (BSMA)	88
Section XII - Officier de l'air breveté convoyeur de l'air (CVA)	89
Section XIII - Infirmiers convoyeurs de l'armée de l'Air et de l'Espace.....	90
Formation initiale de l'infirmier convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace.....	90
Chapitre 3 Examens	97
Section I - Généralités.....	97
Section II - ECAG – C1 / UV1.....	97
Conditions d'admission	97
Responsabilités.....	97
Prise en compte de l'expérience antérieure	97
Section III - ECAG – C1 / UV2.....	98
Conditions d'admission	98
Responsabilités.....	98
Prise en compte de l'expérience antérieure	98
Programme des épreuves.....	99
Section IV - ECAG – C2	100
Conditions d'admission	100
Responsabilités.....	100
Prise en compte de l'expérience antérieure	100
Programme des épreuves.....	101
Section V - ECAS – UV1	101
Conditions d'admission	101
Responsabilités.....	101
Programme des épreuves.....	102
Section VI - ECAS – UV2	103
Conditions d'admission	103
Responsabilités.....	103

Prise en compte de l'expérience antérieure	103
Programme des épreuves.....	104
Section VII - Particularités des examens	105
Préparation des épreuves.....	105
Déroulement des épreuves.....	105
Procédure en cas d'échec	105
Chapitre 4 Progression, notation et incidents	106
Section I - Généralités	106
Test bis.....	106
Incidents de progression	106
Traitement de l'échec.....	107
Arrêt volontaire d'instruction ou de progression	108
Section II - Le conseil d'examen de progression (CEP).....	109
Raisons pour la convocation d'un CEP	109
Organisation d'un CEP	109
Composition du conseil	110
Procédure.....	110
L'avis du conseil	111
La décision	111
Spécificités propres à l'escadrille aérosanitaire	112
Section III - Le conseil d'instruction (CI)	112
Chapitre 5 Cartes et licences.....	114
Section I - Dispositions communes.....	114
Aptitude médicale.....	114
Qualifications transports	116
Licences	117
Carte VSV / qualification de type / qualification de classe.....	127
Vol de préparation au combat.....	130
Contrôle en ligne	132
Contrôle tactique	135
Contrôle pédagogique.....	137
Formation CRM.....	138
Révision des manœuvres de sécurité.....	138
Multi-qualifications.....	139
ICvAAE.....	142
Chapitre 6 Tableau des cursus	145
Section I - Cursus Pilote	146
A400M / CN235 / C130H	146
ALSR.....	147
TBM700.....	148
A330 AUG	149

FALCON.....	150
Section II - Coursus NOSA.....	151
Section III - Coursus Mécanicien d'équipage conduite (C130H)	152
Section IV - Coursus Mécanicien d'équipage soute.....	153
A400M.....	153
CN235	154
Section V - Aides Soutiers / ALM.....	155
Section VI - Équipages Sécurité Cabine	156
Section VII - Personnel navigant de cabine 1460xx issu du recrutement rang tardif ..	157
Section VIII - Agents Sécurité Cabine.....	158
Section IX - Volontaires AAE Agents Sécurité Cabine	159

(PAGE VIERGE)

Section I - Champ d'application des CIPN Transport

011. Les CIPN Transport s'appliquent aux aéronefs listés ci-dessous. Le tableau précise, pour chacun, son nom complet et l'appellation simplifiée qui sera utilisée dans la suite du document :

Nom complet	Appellation simplifiée
Airbus A400M Atlas	A400M
Lockheed C-130H Hercules	C130H
CASA CN-235	CN235
Dassault Falcon 7X / 2000 / 900	Falcon
Beechcraft King Air 350	ALSR
Airbus A330-200	A330 AUG
Daher-Socata TBM 700	TBM700
De Havilland Canada DHC-6 Twin Otter	DHC6
Boeing E-3F Sentry	E3F

012. Les équipages E3F appliqueront les CIPN spécifiques à cet avion, disponibles sur le site du CIET, à l'emplacement Documentation -> Espace documentaire partagé -> AWACS -> CIPN, accessible sur Intradef grâce à ce [lien](#).
013. La gestion du C-130J repose sur l'Operating Manual « Subpart D » (OM-D) binational, ce qui exclut l'application du titre A des CIPN, qui traite des procédures d'acquisition de qualifications distinctes. En particulier, le BATS reste soumis à l'ancienne qualification CR+, sans prendre en compte le NSQT. Toutefois, les équipages français du BATS utiliseront les compétences définies dans le Titre B des CIPN, lorsqu'elles ne sont pas déjà incluses dans leur OM-D. En cas de conflit entre l'OM-D et les CIPN, la documentation la plus restrictive sera à prendre en compte.
014. Le titre C des CIPN-T est dédié aux spécificités propres à chaque flotte. Il traite exclusivement des particularités techniques ou opérationnelles qui, si elles avaient été incluses dans la partie générale du titre A, auraient complexifié ou alourdi sa présentation.

Section II - Instruction aérienne

015. L'instruction aérienne vise à garantir un degré de compétence requis pour l'exécution des missions et la sécurité des vols en inculquant aux équipages la rigueur nécessaire à l'emploi des aéronefs de la BAAP, de la BFSA et des ALSR de la BAAC.
016. Elle se compose de :
- a. une formation initiale, permettant l'acquisition par le PN des compétences requises à chaque niveau de progression et de qualification ;
 - b. une instruction de maintien des compétences (MDC), contenant les actions visant à préserver les capacités acquises par le PN à chaque niveau de progression.
017. Un cycle de formation correspond à l'ensemble des actions permettant l'acquisition par un membre d'équipage des capacités requises à chaque niveau de progression. Il se décompose en une formation initiale (acquisition des basiques) et une formation complémentaire (appropriation des missions spécifiques de l'unité).
018. Chaque cycle se décompose en une phase théorique et une phase pratique (instruction sur simulateur de vol ou sur avion).
019. Les phases d'instruction peuvent être dispensées en escadron tout au long de la progression professionnelle du PN, ou lors de stages dédiés au sein d'un centre de formation.
020. Les tests se déclinent en deux catégories :
- a. le contrôle, qui est une épreuve récurrente ;
 - b. l'examen, qui est une épreuve d'accession.
021. Un catalogue définissant les stages proposés par le CIET et les EIE, leur contenu et les prérequis, ainsi que le type d'examen, est consultable sur le site intranet du CIET à l'adresse suivante : https://portail-otc-air.intradef.gouv.fr/sites/TRANS_AIR/CIET/SitePages/Accueil.aspx.
022. Le plan de charge des stages et examens proposés par le CIET et les EIE est consultable sur le site intradef du CIET.
023. Pour le personnel de la BAAP, les demandes d'inscription aux stages du cycle de formation initiale doivent être adressées au CIET via le site Intradef du CIET (ou par messagerie en cas de difficultés techniques).
024. Toute participation à un stage BAAP d'un personnel ne relevant pas de la BAAP doit être préalablement agréée par la division instruction avions de la BAAP. Cette directive ne s'applique pas aux équipages avions de la BFSA, aux équipages conduite ALSR de la BAAC, aux équipages avions du centre d'expertise aérienne militaire / équipe de marque (CEAM/EM ATT) ou des unités pour lesquelles un protocole cadre a été signé.
025. Les demandes d'inscription aux stages ou examens hors BAAP doivent être adressées à la sous-chef de service organisation des ressources humaines (S/C ORH) du commandement territorial de l'armée de l'Air et de l'Espace (CTAAE) via la brigade de tutelle, qui juge de la recevabilité de la demande (stage au CFSS, au CASPOA, CEILD...).

Section III - Système de formation et responsabilités

026. Les responsabilités en termes de conduite et de contrôle de l'instruction sont définies par l'instruction ministérielle IM 700.
027. Le système de formation des PN transport au sein de l'AAE se compose de plusieurs niveaux, chacun exerçant des prérogatives hiérarchiques et fonctionnelles précises. Il se détaille de la manière suivante :
- a. état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace (EMAAE) ;
 - b. général commandant la BAAP ;
 - c. chef du bureau flottes avions (BFA) de la BAAP ;
 - d. division instruction du BFA de la BAAP (appelée division instruction avions) ;
 - e. CIET 340 ;
 - f. EIE des différentes flottes ;
 - g. chefs des opérations des unités aériennes de la BAAP (ou rattachées) ;
 - h. chefs de spécialité des unités aériennes de la BAAP (ou rattachées) ;
 - i. instructeurs des unités aériennes de la BAAP (ou rattachées) ;
 - j. PN en situation d'encadrement (parrain, repères 5 et 6).
028. **L'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace :**
- a. définit les objectifs à atteindre en matière d'instruction ;
 - b. définit les étapes de la progression du PN et les responsabilités associées à chaque qualification.
029. **Le général commandant la BAAP :**
- a. est responsable de la maîtrise d'ouvrage de la formation des PN transport, conformément aux ordres et directives de l'EMAAE dans ce domaine ;
 - b. fixe les axes d'effort majeurs dans le domaine de la formation ;
 - c. valide les programmes détaillés d'instruction ;
 - d. approuve les CIPN-T et établit les directives et consignes particulières ;
 - e. s'assure de leur application ;
 - f. contrôle le niveau d'instruction atteint ;
 - g. vérifie la qualité des stages dispensés ;
 - h. en tant que commandant de la brigade de référence du domaine transport, délivre au personnel qui a satisfait aux épreuves, la qualification de chef de bord, commandant de bord et de chef mécanicien d'équipage.
030. **Le commandant du CIET :**
- a. est responsable de l'établissement des programmes détaillés d'instruction et de la co-rédaction des CIPN ;

- b. vérifie l'application de ces programmes d'instruction au sein des EIE et des unités ;
- c. propose à la BAAP toute modification qu'il juge utile pour améliorer l'efficacité des programmes d'instruction.

031. **Les chefs des EIE** sont responsables :

- a. de l'application des programmes d'instruction définis par le CIET et approuvés par la BAAP ;
- b. de la standardisation de l'ensemble des instructeurs par flotte ;
- c. de la création des livrets de progression ;
- d. du contrôle annuel des chefs de spécialité des unités de la BAAP et de la BFSa dans leur spécialité ;
- e. du contrôle annuel des chefs de spécialité des unités extérieures à la BAAP ou la BFSa si leur commandement d'appartenance en formule la demande ;
- f. de proposer au CIET toute modification des programmes d'instruction qui leur semble opportune.

032. **Les chefs des opérations** des unités de la BAAP dirigent et contrôlent l'instruction dans leur unité. À ce titre :

- a. ils assurent ou font assurer les contrôles annuels de leur personnel ;
- b. ils adaptent les programmes en fonction de la qualification de leur personnel, et proposent au CIET les modifications qu'ils jugent utiles pour optimiser l'instruction ;
- c. ils proposent au CIET les qualifications dont ils sont responsables ;
- d. ils délivrent les licences au vu des qualifications accordées par le CIET ;
- e. ils établissent le programme d'instruction de leur unité et en rendent compte à la BAAP.

033. **Les officiers technico-opérationnels (OTO)** sont en charge de l'élaboration des programmes de formation relatifs aux compétences qui constituent les labels attribués à leur escadron d'appartenance. Ils sont également responsables de la définition de la fréquence de récurrence pour le maintien en compétence opérationnelle sur ces labels.

034. **Les chefs de spécialité**, sous l'autorité de leurs chefs des opérations, sont chargés de la progression de leur personnel à l'instruction, du maintien en condition et du contrôle annuel du personnel de leur unité (abonnés inclus), en conformité avec les directives émanant du CIET. À ce titre :

- a. ils sont responsables de la mise à jour et du suivi des dossiers professionnels et des différents systèmes d'information (SI) utilisés pour la gestion de leur personnel et la remontée d'information ;
- b. ils sont force de proposition pour toutes les évolutions dans le domaine de la formation ;
- c. ils sont responsables de la qualité, de la standardisation et de la cohérence globale de l'instruction dispensée au sein de l'unité par l'ensemble des instructeurs. Ils assurent donc le suivi qualitatif et quantitatif des instructeurs de l'unité ;
- d. appelés à conseiller et à guider les jeunes PN qui leur sont confiés, ils doivent être conscients de l'influence déterminante que peut avoir leur enseignement sur le futur comportement aéronautique de ceux-ci.

035. Les chefs de spécialité sont soigneusement sélectionnés en fonction de leurs qualifications et de leurs aptitudes pédagogiques et d'encadrement. Leur désignation est soumise à l'approbation du GBAAP pour les unités de la BAAP.

036. **Les instructeurs en unité** sont la pièce maîtresse du système de formation. Ils assurent la plus grande partie du processus de formation tout au long de la carrière d'un PN, tout en faisant le lien entre la formation et les missions opérationnelles de l'unité.
037. **Le personnel navigant non qualifié instructeur** assurant des tâches de formation (repères 5 et 6) peut être amené à suppléer les instructeurs PN sur la formation théorique et l'accompagnement des copilotes à l'instruction, sous le contrôle du chef de spécialité.
- a. À partir du repère en 5, un PN pourra dispenser des cours ou des rappels théoriques relatifs aux compétences détenues (calculs de performances, approfondissement des manuels de vol et de la réglementation).
 - b. À partir du repère en 6, un PN pourra :
 - (1) au simulateur, accompagner un PN à l'instruction sur des missions de MCO hors livret de progression. Ces missions d'opportunité feront l'objet d'une fiche de débriefing simplifiée dont le format est laissé à la discrétion du chef de spécialité ;
 - (2) en vol en croisière, dispenser de l'instruction soit à un copilote en phase d'adaptation en ligne, soit à un copilote en phase de mûrissement à la qualification LCR/CR. La validation des domaines et sujets abordés sera supervisée par un instructeur ou le chef de spécialité.

Section IV - Comitologie du domaine formation

Réunion de standardisation du CIET (RS CIET)

- 038. La réunion de standardisation du CIET a vocation à rappeler le fonctionnement du système de formation, à standardiser les méthodes d'instruction et de formation, et à partager les bonnes pratiques entre les escadrilles d'instruction.
- 039. La RS CIET est aussi l'occasion de présenter les travaux passés et à venir en matière de formation, et de faire le bilan des stages de l'année écoulée.
- 040. Le CIET 340 est chargé de la préparation et de l'organisation de cette réunion qui se tient traditionnellement au second semestre.
- 041. La RS CIET regroupe des représentants de l'état-major de la BAAP, des cadres du CIET 340 et des EIE, l'ensemble des chefs de spécialité et des instructeurs de toutes les EIE.
- 042. Les chefs de spécialité des unités, en tant qu'acteurs essentiels de la standardisation intra-escadron, seront également conviés.
- 043. Des représentants de la BFSA, de l'ET 03.061 Poitou, de l'ERV 04.031, de l'ERVTS 01.031, de l'ETP 03.031, du FTO.AAE, de l'EAT 00.319 et des EFPN pourront également être invités.
- 044. Des groupes de travail peuvent être mis sur pied afin de répondre à des problématiques spécifiques. Ils établissent des propositions d'évolution détaillées sous la direction d'un officier rapporteur désigné par la BAAP. Ces propositions doivent pouvoir être validées rapidement.
- 045. La séance d'ouverture et/ou la séance de clôture sont présidées par le GBAAP, ou son représentant. L'ensemble des travaux et les différentes conclusions lui sont présentés lors de la séance de clôture.

Commission de formation

- 046. Afin de travailler à l'évolution des formations et d'en faciliter l'approbation, la commission de formation est chargée d'analyser et d'entériner les modifications proposées par les centres d'instruction ou par les unités.
- 047. Cette commission se réunit en fonction du besoin, sur proposition de l'escadrille standardisation du CIET et décision de la BAAP.
- 048. Elle est composée des membres suivants :
 - a. président : le GBAAP, ou son représentant ;
 - b. premier secrétaire : le chef de la division instruction avions de la BAAP, ou son représentant ;
 - c. deuxième secrétaire : un représentant de la BFSA et/ou de la BAAC, selon les sujets traités ;
 - d. le commandant du CIET, ou son adjoint ;
 - e. le chef de l'escadrille standardisation du CIET ;
 - f. le commandant de l'EIE ou de l'unité responsable du projet présenté.
- 049. D'autres membres pourront être invités sur proposition d'un membre de droit et accord du président de commission.
- 050. Toutes les propositions d'évolution de la formation du personnel navigant sont envoyées au CIET avec les brigades concernées en copie. Après étude de ces propositions, la BAAP décide de la tenue éventuelle d'une réunion de la commission de formation. Le CIET est alors en charge de l'organisation de cette réunion et diffuse les documents afférents aux membres désignés.

051. Un compte-rendu est établi par un des secrétaires de la commission. Les conclusions de la réunion y seront présentées et seront alors soumises à l'approbation du GBAAP.

Section V - Statuts particuliers

Généralités

052. Le personnel navigant intégrant la BAAP selon un cursus atypique, ou un personnel navigant étranger, se voit définir un programme d'entraînement personnalisé.
053. Celui-ci est proposé par son chef de spécialité au CIET qui l'approuvera en fonction des compétences initiales du personnel et du niveau ciblé dans un souci de juste besoin. L'objectif est de rejoindre le cursus standard de formation dans un délai raisonnable et à coût maîtrisé.

Cycle de formation complémentaire

054. Ce chapitre est relatif à l'instruction des PN d'active, affectés en unité aérienne, titulaires d'une qualification transport B ou A, et candidats à une qualification transport sur un nouvel aéronef.
055. À l'issue de sa réussite aux épreuves de la qualification de type ou de classe, le PN est à l'instruction en adaptation en ligne (AEL). La qualification transport C lui est délivrée.
056. Dans ce cycle de formation, le repère dans l'indice de spécialité est invariant.
057. Le cycle de formation complémentaire est effectué jusqu'à atteindre le niveau de qualification détenu auparavant. À l'issue, le PN reprend le cursus standard.

Abonnement

058. L'abonnement au sein des unités de la BAAP permet aux membres d'équipage affectés en dehors des unités opérationnelles, en majorité en état-major, de contribuer à la préparation opérationnelle des forces et aux missions opérationnelles des unités de rattachement.
059. Les PN transport abonnés au sein de la BAAP sont répartis en deux catégories :
- a. abonnés « renfort » ;
 - b. abonnés « complément d'équipage ».
060. Leur identité et leurs spécificités d'emploi sont indiquées dans la note d'abonnement de la BAAP, mise à jour annuellement.

PN engagé au titre de la réserve

Directives

061. Le PN réserviste se conformera aux mêmes règles d'instruction et de maintien en qualification que celles qui s'appliquent aux PN d'active.
062. Toutefois, tout comme l'abonné, le réserviste est un personnel navigant atypique tant par le volume de son activité aérienne annuelle que par sa disponibilité. En conséquence, son emploi sur les missions de l'unité et les qualifications attribuées doivent rester proportionnés et raisonnables.
063. Le commandant d'unité est le garant de la maîtrise de l'activité. Il lui appartient donc d'employer et maintenir en compétences le personnel réserviste à un niveau répondant avant tout aux besoins de l'unité.

Licence et qualification

064. L'attribution des licences et qualifications est conforme aux directives qui s'appliquent au personnel d'active. Les licences et qualifications obtenues lors de la période en tant que personnel d'active restent acquises si la date de validité n'est pas dépassée.

Activité aérienne

065. Afin d'optimiser l'emploi des réservistes en qualité de PN, il est souhaitable que ce personnel bénéficie d'un contrat annuel d'un minimum de 45 jours, ou 30 jours si ce dernier exerce une activité de PN dans le secteur privé.
066. L'activité aérienne effectuée en secteur civil sur un type d'appareil identique à celui de son unité d'affectation est à prendre en compte.
067. L'interruption d'activité aérienne est gérée de manière identique au personnel d'active. Toutefois, le personnel réserviste ne peut pas bénéficier de plus d'un programme de réentraînement en vue du renouvellement d'une licence.

Chapitre 2

Formation initiale et instruction en unité

Section I - Parcours professionnel

Niveaux de progression

068. Il existe quatre niveaux de progression du PN : à l'instruction, opérationnel, confirmé (B6) et qualifié supérieur (B8 aptent toutes missions et instructeurs). Ces niveaux, déclinés sur un type d'appareil, servent de marqueur de cursus dans la progression du PN.
069. Les niveaux de progression, appelés qualifications, sont identifiés par des repères dans l'indice de spécialité, auxquels se superposent des qualifications tactiques pour les flottes concernées.

Codification des repères et indices de spécialité

070. La circulaire n° 401/ARM/DRH-AAE/SDEPRH-HEM/BPRH-CA du 10 août 2022 régit la codification des repères et indices de spécialité, sous-spécialité et spécialisation.
071. Les quatre premiers chiffres de l'indice correspondent à l'orientation professionnelle initiale. Ils peuvent changer dans le cadre particulier de certaines évolutions de carrière (réorientation professionnelle ou qualification particulière). Exemple : 1150 = pilote de transport.
072. Le repère a pour objet d'identifier des viviers de militaires, et les indices associés au repère présentent les étapes de qualification de l'intéressé. Exemples : 80 = commandant de bord, 50 = pilote opérationnel.

Qualifications

073. Les qualifications logistiques sont :
- a. qualifications D et C : personnel à l'instruction ;
 - b. qualification B : personnel opérationnel ;
 - c. qualification A : personnel instructeur.
074. Les qualifications tactiques sont :
- a. Limited Combat Ready (LCR) : correspond à un socle de compétences utilisées pour la mise en œuvre de l'aéronef considéré, en temps de paix ;
 - b. Combat Ready (CR) : correspond à un socle de compétences utilisées pour la mise en œuvre de l'aéronef considéré, quel que soit le niveau de menace.

Compétences

075. On appelle compétence une aptitude technique dans la réalisation d'un mode d'action particulier.
076. Un ensemble minimal de compétences doit être détenu pour obtenir une qualification donnée sur un type d'aéronef spécifique. Ces compétences sont alors appelées compétences socles.
077. Des compétences supplémentaires, mais non obligatoires pour un niveau de qualification donné, peuvent être acquises. Appelées compétences additionnelles, elles permettent la réalisation de modes d'action complémentaires.
078. Les compétences, qu'elles soient socles ou additionnelles, se répartissent en trois catégories : élémentaire, technique ou tactique.

079. **Compétence élémentaire** : une compétence est dite élémentaire lorsqu'elle est nécessaire à la conduite de l'aéronef, sans considération de contexte tactique ou technique. Exemple : la tenue machine.
080. **Compétence technique** : une compétence est dite technique lorsqu'elle est liée à une procédure qui s'inscrit dans un contexte de mission spécifique. Exemple : le poser d'assaut.
081. **Compétence tactique** : une compétence est dite tactique lorsqu'elle permet, en combinant des compétences techniques au travers d'une réflexion tactique, de réaliser la mission donnée malgré la menace ennemie. Exemple : Element Leader.
082. Les différentes compétences, les prérogatives accordées et les modalités d'acquisition sont décrites dans le titre B des CPIPN-T.

Apte mission de guerre

083. Un PN est dit apte mission de guerre (AMG) dès lors qu'il dispose de la qualification minimale définie sur son type d'aéronef pour son escadron, et qu'il est à jour de toutes les compétences socles pour cette qualification.
084. Une acquisition partielle de compétences socles peut, à titre dérogatoire, permettre un emploi opérationnel dans la qualification recherchée. La qualification sera alors suivie de la mention « restreint » et de l'acronyme désignant la compétence socle manquante.

Section II - Compétences linguistiques

085. Les niveaux de compétence linguistique fixent la capacité à évoluer dans un contexte international. Cette capacité concerne l'ensemble des PN et est établie en fonction de la spécialité et du niveau de qualification.
086. Les niveaux requis indiqués ci-dessous sont entrés en vigueur le 1^{er} novembre 2012. Pour les PN qualifiés avant cette date, il est souhaitable d'atteindre les niveaux fixés ci-dessous, cependant la qualification acquise ne sera pas remise en question.
087. La BAAP exige un « Test of English for International Communication » (TOEIC) ou un profil linguistique standardisé (PLS) en cours de validité au moment du test pour l'acquisition d'un nouveau repère ou d'une nouvelle qualification. En revanche, la BAAP reconnaît le niveau du candidat acquis sur la plus récente de ses évaluations, sans durée de validité, dans le cadre de l'entretien des qualifications PN.

L'anglais général

088. L'anglais général est la capacité à maîtriser la langue pour répondre aux situations de la vie courante : comprendre, s'exprimer, discuter, téléphoner, prendre des notes.
089. Le niveau est caractérisé par un PLS², et obtenu par équivalence de différents examens répertoriés dans une note de la DRHAAE.
090. À titre d'information (pour les tableaux ci-dessous) :
- a. PLS 1111 = TOEIC > 225 = DCL A1 = TOEFL IBT > 32
 - b. PLS 2211 ou 2222 = TOEIC > 550 = DCL B1 = TOEFL IBT > 71
 - c. PLS 3322 ou 3333 = TOEIC > 785 = DCL B2 – C1 – C2 = TOEFL IBT > 92

L'anglais technique

091. L'anglais technique est la capacité à s'exprimer dans le domaine aéronautique et se décline comme suit :
- a. la capacité à briefer une mission ;
 - b. la capacité à effectuer une mission en situation normale ou dégradée ;
 - c. la capacité à débriefer une mission.
092. Le niveau à acquérir est décrit dans les tableaux ci-dessous.

Les pilotes et NOSA

093. Les niveaux d'anglais requis pour les pilotes et les NOSA sont :

Repères	Niveau requis	
	Anglais général	Anglais technique
xxxx40	PLS2211 ou TOEIC 550	ECAG-C1
xxxx50	PLS2211 ou TOEIC 550	ECAG-C1
xxxx60	PLS3333 ou TOEIC 785	ECAG-C2
xxxx80	PLS3333 ou TOEIC 785	ECAG-C2

² Profil Linguistique Standardisé.

OBJECTIF	NIVEAU REQUIS
Conduire ou diriger des opérations aériennes (à partir de la qualification EL)	PLS3333 ou TOEIC 785
Participer à une opération aérienne	PLS3333 ou TOEIC 785
Participer au soutien d'une opération aérienne au sein d'une structure multinationale	PLS2222 ou TOEIC 550

A400M 01483

Les mécaniciens d'équipage

094. Les niveaux d'anglais requis pour les mécaniciens d'équipage sont :

Repères	Niveau requis	
	Anglais général	Anglais technique
xxxx40	PLS1111 ou TOEIC 225	-
xxxx50	PLS1111 ou TOEIC 225	.-
xxxx60	PLS2211 ou TOEIC 550	ECAS
xxxx80	PLS2211 ou TOEIC 550	ECAS

OBJECTIF	NIVEAU REQUIS
Travailler en centre opérationnel	PLS2222 ou TOEIC 550
Participer aux tâches de soutien au sein d'un organisme multinational	PLS2211 ou TOEIC 550
Participer en unité française constituée, dans le cadre d'une opération multinationale hors zone francophone	PLS2211 ou TOEIC 550

A400M 01484

Compétence linguistique FCL en langue anglaise

095. En termes d'exigence réglementaire civile, la compétence linguistique FCL rend compte des capacités d'un pilote à :

- a. communiquer efficacement dans des échanges en phonie et en face à face ;
- b. s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants et professionnels ;
- c. utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus dans un contexte général ou professionnel ;
- d. traiter efficacement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus qui se produisent dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication à laquelle ils sont habitués en temps normal ;
- e. utiliser un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

096. Le FCL.055 est un prérequis pour l'entrée des pilotes à tout stage de formation QT ou QC, ainsi qu'à la prorogation et/ou au renouvellement de ces qualifications.

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



Formations

097. Les officiers instruction des unités sont chargés d'animer l'enseignement de la langue anglaise en coordination avec la sous-chefferie ORH du CTAAE (inscription des personnels aux stages) et d'assurer le suivi du personnel (préparation avant le passage de qualification et maintien du niveau).
098. Les outils mis à disposition sont les suivants :
- a. des stages spécialisés au centre de langue anglaise spécialisée (CLAS):
 - (1) management ;
 - (2) anglais militaire (OPEX, OTAN) ;
 - (3) anglais technique (système, vecteur, télécom) ;
 - (4) anglais métier (opérations aériennes) ;
 - b. des stages d'anglais général au sein des sections d'enseignement de la langue anglaise (SELA) ;
 - c. des stages d'anglais à distance proposés par la DRHAAE ;
 - d. des supports pédagogiques de la cellule instruction de l'unité permettant le travail en groupe, en cours constitués ou en libre-service (internet, livres) ;
 - e. des directives d'utilisation systématique de la langue anglaise pour les communications radio (sauf lorsqu'un doute existe) et lors des briefings (partie sécurité au minimum).

Section III - Pilotes et NOSA transport

Cycle de formation initial des pilotes et NOSA transport

099. Ce chapitre est relatif à l'instruction des pilotes et NOSA en activité, affectés en unité aérienne, et candidats à une première accession à une qualification transport ou à un repère dans l'indice de spécialité transport. Le cycle de formation initial des pilotes et NOSA transport est décrit, en fonction des flottes concernées, au [chapitre 6 du titre A](#).
0100. **Sur A330 AUG, TBM700, Falcon**, la progression comporte les qualifications successives suivantes :

Dénomination française		Dénomination anglaise	OM-A
Copilote en AEL	D	Copilot In Line Training	CP ILT
Copilote ligne à l'instruction LMR	C	Copilot Logistic Mission Ready	CP LMR
Copilote opérationnel	B5	Operational Copilot	CP
Pilote Chef de Bord	B6	Aircraft Commander	AC LMR
Pilote Commandant de Bord*	B8	Aircraft Commander	AC
Pilote Instructeur	A	Instructeur Pilot	IP

* : le commandant de bord possède des compétences supplémentaires par rapport au chef de bord, définies selon le type d'avion.

0101. **Sur A400M, CN235, C130H et ALSR**, la progression comporte les qualifications successives suivantes :

Dénomination française		Dénomination anglaise	OM-A
Copilote en AEL	D	Copilot In Line Training	CP ILT
Copilote ligne à l'instruction LMR	C	Copilot Logistic Mission Ready	CP LMR
Copilote ligne à l'instruction LCR	B5 LCR	Copilot Limited Combat Ready	CP LCR
Copilote opérationnel CR	B5	Copilot Combat Ready	CP CR
Pilote Chef de Bord LCR	B6	Aircraft Commander Limited Combat Ready	AC LCR
Pilote Commandant de Bord CR	B8	Aircraft Commander Combat Ready	AC CR
Pilote Instructeur CR	A	Instructeur Pilot Combat Ready	IP CR

Formation à la qualification copilote à l'instruction / NOSA à l'instruction (ILT)

Objectif

0102. Cette phase correspond à la période de formation sur son avion d'armes du pilote de transport sortant de l'EAT ou du NOSA sortant des EFPN.

Instruction théorique et pratique

0103. Les stages SQT et SQC, délivrés par les EIE, sont reconnus par la DGAC pour délivrer une formation initiale conforme aux standards FCL au travers du FTO-AAE.
0104. L'instruction comporte :
- un stage d'intégration BAAP (SIB) ;
 - un stage CRM initial, effectué entre 6 et 12 mois de présence effective en unité (i.e. après le stage QT) ;
 - une partie logistique, exclusivement dispensée sous la responsabilité du CIET et des EIE au cours du stage SQT ou SQC.

0105. L'entrée en stage complément de QT est consécutive à la réussite aux épreuves de fin de stage SQT. Cette formation complémentaire, exclusivement dispensée sous la responsabilité du CIET et des EIE, a pour objectif d'instruire les éléments non reproductibles au simulateur, ou d'instruire certaines compétences techniques qui pourront ensuite être effectuées sous la supervision d'un instructeur, sans forcément posséder la qualification requise (ex : LLF, para routine).

A400M 01489 ALSR 01715 CN235 01546

Contrôle

Prérequis

0106. Pour être présenté aux épreuves de la QT (respectivement QC), le pilote doit détenir les prérequis médicaux (définis au 0774) et linguistiques (définis au 096), et avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation du stage SQT (resp. SQC).
0107. Pour être présenté aux épreuves de la QT NOSA, le NOSA doit être titulaire de l'ATPL théorique ou des UV professionnelles équivalentes (ECAG-C1 UV1), et avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation du stage SQT NOSA.

Épreuves

0108. Pour les pilotes, le test sera réalisé au simulateur et correspond à l'épreuve de QT conformément aux standards FCL. Pour une épreuve de QC, ce test s'effectuera en vol sur l'aéronef.
0109. Pour les NOSA, l'épreuve consiste en un contrôle en ligne.
0110. Pour les flottes CN235, A400M, Falcon, A330AUG, C130H et ALSR, un contrôle en vol VHL sera également réalisé.

Sanction

0111. La réussite aux épreuves ci-dessus confère au pilote la qualification transport D « copilote en AEL » ainsi que l'obtention de la première carte VSV, et au NOSA la qualification transport D « NOSA en AEL ».

Formation à la qualification copilote ligne / NOSA ligne (LMR)

Objectif

0112. La phase d'adaptation en ligne (AEL) est une période de mûrissement du copilote à l'issue de sa transformation machine devant permettre sa familiarisation avec l'unité et ses missions.
0113. Durant l'AEL, le copilote est sous la tutelle d'un instructeur (parrainage) qui l'accompagne dans l'acquisition des connaissances et compétences suivantes :

Connaissances théoriques :

0114. Documentation aéronautique :
- a. connaissances détaillées des documentations DIRCAM et Jeppesen ;
 - b. connaissances détaillées de l'OM-A, notamment des chapitres 8 et 12 ;
 - c. connaissances sommaires des autres documentations (RAF, DOD) ;
 - d. maîtrise de l'outil EFB et de ses applications (EWAS, Foreflight, etc...).

0115. Manuel de vol, FCOM :

- a. limitations ;
- b. travail en équipage ;
- c. procédures normales ;
- d. procédures d'urgence ;
- e. performances ;
- f. préparation et gestion du vol ;
- g. circuits pilotes (instruments de vol, FMS, HUD, planche de bord, etc.) ;
- h. circuits de sécurité (incendie, dégivrage, issue de secours) ;
- i. soute et ses capacités en mission logistique.

0116. Préparation de mission :

- a. autonomie dans la préparation des missions logistiques standards ;
- b. calculs QMC et CO ;
- c. choix d'un itinéraire ;
- d. connaissances des interlocuteurs de la chaîne opérationnelle standard ;
- e. exploitation du déclenchement de mission ;
- f. rédaction d'un plan de vol ;
- g. exploitation météo.

0117. Exécution de mission :

- a. calcul QMC et performances ;
- b. suivi de trajectoire ;
- c. départ et arrivée IFR maîtrisés ;
- d. travail en ligne ;
- e. gestion carburant ;
- f. élaboration des points particuliers ;
- g. travail PM ;
- h. phraséologie française et internationale.

Instruction théorique

0118. Les chefs de spécialité doivent s'assurer que tous les items listés ci-dessus ont été enseignés aux pilotes en formation et que les objectifs définis dans le livret de progression sont atteints.

Instruction pratique

0119. Durant la phase d'adaptation en ligne, le copilote/NOSA doit effectuer au minimum :
- a. 80h aux commandes pour les pilotes, 120h pour les NOSA ;
[CN235](#) [01547](#) [ALSR](#) [01716](#)
 - b. 20 trajets en PF (pilotes uniquement) ;
 - c. 3 séances de simulateur ;
[A400M](#) [01490](#)
 - d. 1 simulateur en mission long range pour les pilotes ATA/ATT, 1 mission long range pour les NOSA.

Contrôle

Épreuves

0120. Les épreuves comprennent :
- a. un test de connaissances au sol en EIE ou au CIET. La note minimale obtenue doit être de 75% ;
 - b. un contrôle en ligne sur avion, réalisé par un examinateur désigné par le CIET, portant sur l'application des procédures normales décrites dans les manuels de vol et sur l'application de la réglementation propre à la préparation du vol conformément à l'EATC OM-Subpart A.

Sanction

0121. La réussite aux épreuves de fin d'AEL confère au copilote à l'instruction en AEL (resp. NOSA) la qualification transport C « copilote ligne » (resp. « NOSA à l'instruction »), *Logistic Mission Ready LMR*.
0122. Sur ATA/ATT, un copilote / NOSA de qualification C, titulaire des ECAG-C1 transport, et ayant effectué les stages RESCO et BTC de manière satisfaisante, pourra participer à :
- a. un exercice aéroporté ;
 - b. une opération extérieure ;
 - c. un détachement du transport aérien.
0123. Le NOSA qualifié C « LMR » peut effectuer à poste et sans moniteur les missions logistiques et de parachutage routine.

Formation à la qualification copilote / NOSA ligne LCR

0124. La qualification copilote / NOSA ligne LCR concerne les pilotes sur A400M, CN235, C130H et ALSR et les NOSA sur C130H.

Objectifs

0125. Le copilote / NOSA « Limited Combat Ready » doit être capable de réaliser, hors zone de menace, toutes les compétences techniques socles.
0126. Le copilote LCR devra savoir réaliser ces compétences à la fois en tant que Pilot Flying (PF) ou Pilot Monitoring (PM).

0127. La formation à la qualification copilote / NOSA à l'instruction LCR se fait au travers du stage BTC.

Instruction théorique

0128. Le copilote / NOSA ligne, de préférence une fois qualifié C, effectue :

- a. le stage Basic Tactical Theoretical Course (BTTC) au CIET ;
- b. les épreuves de l'ECAG-C1/UV2.

Instruction pratique

0129. L'instruction délivrée en EIE ou en unité doit se conformer au livret de progression du stage Basic Tactical Course (BTC).

Contrôle

Prérequis

0130. Pour prétendre à une qualification copilote / NOSA à l'instruction LCR, un pilote / NOSA doit :

- a. être qualifié C, copilote / NOSA à l'instruction LMR ;
- b. détenir la compétence linguistique minimale requise ;
- c. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction théorique et pratique défini ci-dessus.

Épreuves

0131. Le stage BTC n'est pas sanctionné par un examen.

Sanction

0132. La participation satisfaisante au stage BTC permet de se voir délivrer la qualification « copilote / NOSA à l'instruction LCR ».

0133. Le pilote / NOSA LCR peut ensuite entamer une phase de « vieillissement » en escadron, correspondant à une mise en œuvre du BTC, et encadrée par un livret de progression ITC.

Formation à la qualification copilote opérationnel

Objectifs

0134. La qualification copilote opérationnel concerne les pilotes sur A330 AUG, TBM700 et Falcon.

0135. La période au cours de laquelle le pilote est qualifié C « copilote ligne », est une période de mûrissement et de préparation à une qualification opérationnelle. En conformité avec le manuel de formation, le pilote développe ses compétences parmi les domaines suivants :

- a. utilisation de pistes courtes / étroites ;
- b. utilisation de plateformes dégradées (terrain non contrôlé, non sécurisé, éclairage minimal de piste, etc.) ;
- c. gestion du timing (fenêtre de sécurisation terrain) ;
- d. maîtrise du domaine de vol de l'avion (pilotage manuel, configuration non standard, conditions dégradées suite à un impact, etc.) ;

- e. vol en environnement de menace (connaissance de la menace, arrivée et départ en zone de menace, discrétion, CAI, documentation opérationnelle, etc.) ;
- f. survie au combat ;
- g. vol sous protection d'un chasseur (arraisonnement, procédures, etc.) ;
- h. vol à vue.

Instruction théorique

0136. Le copilote ligne, une fois qualifié C, effectue successivement :
- a. le stage Basic Tactical Theoretical Course (BTTC) au CIET ;
 - b. les épreuves de l'ECAG-C1/UV2.

Instruction pratique

0137. Le copilote effectue le stage RESCO.
0138. Sur avion, le copilote à l'instruction effectue en unité le programme du livret de progression.
0139. À l'issue de sa formation en unité, le copilote à l'instruction effectue en EIE le programme du stage SPO (cf. livret de formation stage SPO pour les prérequis d'entrée en stage).

Contrôle

Prérequis

0140. Pour prétendre à une qualification copilote opérationnel, un pilote doit :
- a. être titulaire de l'ECAG-C1 transport ;
 - b. détenir une licence C « copilote ligne » valide ;
 - c. détenir la compétence linguistique minimale requise ;
 - d. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus.

Épreuves

0141. Les épreuves sont celles de fin de stage SPO (dont les modalités se trouvent sous la responsabilité de chaque EIE).

Sanction

0142. Attribution de la qualification B5 « copilote opérationnel ».

Formation à la qualification copilote opérationnel CR (CP CR)

Objectifs

0143. La qualification copilote opérationnel CR concerne les pilotes sur A400M, CN235, C130H et ALSR.
0144. Le pilote Combat Ready doit être capable de préparer et de réaliser en place PF une mission tactique en avion isolé ou en ailier, quel que soit le niveau de menace. Il doit également être capable de réaliser en place PM toute compétence socle en avion isolé, hors zone de menace.

0145. La formation à la qualification copilote opérationnel CR se fait au travers du stage ITC réalisé en EIE.
0146. Durant ce stage, le pilote doit être formé à l'intégralité des compétences socles du pilote CR définies pour sa flotte.
0147. La formation s'axe prioritairement sur la fonction de PF qu'il sera généralement amené à occuper en tant que copilote opérationnel CR.
0148. Les compétences techniques socles en tant que PM seront également étudiées en zone de menace, bien que non évaluées à ce stade de la progression.
0149. Selon le type d'aéronef, le copilote opérationnel CR doit être capable de :
- a. se poser de jour comme de nuit sur tout type de terrain avec tout type d'approche ;
 - b. effectuer de jour comme de nuit des missions en basse altitude avec phase de largage en toute sécurité ;
 - c. avoir une bonne connaissance de la méthode et des outils de préparation ;
 - d. réaliser une navigation en basse altitude (travail PF et PM), incluant des départs et arrivées tactiques sur pistes revêtues ou sommaires ;
 - e. faire de la gestion de timing ;
 - f. réaliser les procédures tactiques particulières : ERO (Engine Running Operations), COL (Combat Off-Load), ROS (Reduced Operating Standard) ;
 - g. réaliser du largage de personnels (SL - Static Line/ FF - Free Fall/ HAPAD – High Altitude Personnel Airdrop (SOGH)) ;
 - h. réaliser du largage de matériels (ADGE – Aerial Delivery Gravity Extraction / ADPE – Aerial Delivery Parachute Extraction) ;
 - i. autres techniques particulières :
 - (1) NTISR (Non Traditional Intelligence Surveillance and Reconnaissance) ;
 - (2) vol ailier ;
 - (3) utilisation de liaisons de données tactiques (i.e. L16) ;
 - (4) JVN phase 0/1/2, Airdrop et Airland.

Instruction théorique

0150. Le copilote ligne C LCR effectue :
- a. une phase de « vieillissement » en escadron durant laquelle des items de connaissances théoriques devront être étudiés, et dont le détail est inscrit dans le livret de progression ITC ;
 - b. un stage Initial Tactical Theoretical Course (ITTC) au CIET.

Instruction pratique

0151. L'instruction délivrée en unité doit se conformer au livret de progression du stage Initial Tactical Course (ITC), afin de satisfaire l'ensemble des critères.
0152. L'expérience acquise doit comporter au minimum une OPEX ou une participation à un exercice ou une période d'instruction à dominante tactique.

0153. En fonction des flottes considérées et du format de l'EIE de référence, une partie du stage ITC pourra être réalisée en escadron. Les épreuves seront obligatoirement passées au sein de l'EIE de référence.

CN235 01549

Contrôle

Prérequis

0154. Pour prétendre à la qualification copilote opérationnel CR, un pilote doit :
- a. être qualifié C, copilote à l'instruction LCR ;
 - b. avoir terminé une phase de « vieillissement » en escadron dont les prérequis sont définis dans le livre de progression du stage ITC ;
 - c. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction théorique et pratique défini ci-dessus.

Épreuves

0155. Les épreuves sont celles du stage ITC et comportent :
- a. un contrôle tactique, en isolé, de jour, effectuée en tant que PF ;
 - b. une épreuve TM de jour ;
 - c. une épreuve TM de nuit.

A400M 01491 CN235 01549

Sanction

0156. La réussite au stage ITC permet de se voir délivrer la qualification transport B « copilote opérationnel CR », repère de spécialité 5.
0157. Une licence sera éditée avec l'ensemble des compétences socles de la machine considérée.
0158. Si le niveau du candidat est jugé insuffisant, un cursus copilote logistique pourra être envisagé à titre dérogatoire et après avis de la BAAP. Cette formation sera définie par le CIET.

Formation à la qualification NOSA CR

Objectif

0159. Le NOSA B5 Combat Ready doit être capable de préparer et de réaliser une mission tactique en avion isolé ou en ailier, quel que soit le niveau de menace.
0160. Il devra être formé à l'intégralité des compétences socles CR définies pour sa flotte.
0161. Le stagiaire NOSA doit démontrer lors de ce stage ses compétences techniques en termes de navigation, de préparation de mission et de maîtrise des techniques de mise à terre.
0162. En particulier, en fonction de son type d'aéronef, le NOSA CR doit être capable de :
- a. préparer et réaliser toute mission tactique en avion isolé ou en ailier (connaissance de la méthode et des outils de préparation) ;
 - b. naviguer de jour comme de nuit sur tout type de terrain avec tout type de départ et d'approche ;

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



- c. effectuer de jour comme de nuit des missions en basse altitude avec phase de largage en toute sécurité en ambiance de menace ;
- d. faire de la gestion de timing ;
- e. réaliser les procédures tactiques particulières (ERO, COL, ROS) ;
- f. réaliser du largage de personnels (SL, FF, HAPAD, SOGH) ;
- g. réaliser du largage de matériels (ADGE, ADPE) ;
- h. réaliser d'autres techniques particulières (NTISR, vol ailier).

Instruction théorique

0163. Le stage ITTC, dispensé par le CIET afin d'enseigner les bases indispensables à la réalisation de missions tactiques, a été réalisé lors de la phase d'instruction en AEL. Une mise en situation tactique peut être réalisée en fin de stage au moyen de la simulation massive en réseau (SMR).

Instruction pratique

0164. L'instruction délivrée en unité doit se conformer au livret de progression du stage Initial Tactical Course (ITC).
0165. L'expérience acquise doit comporter au minimum une OPEX ou un module d'aguerrissement tactique hors métropole.
0166. La participation au stage « ETAP-C single ship » permet de valider une partie des vols du stage ITC.

Contrôle

Prérequis

0167. Les prérequis à la qualification NOSA CR sont :
- a. être titulaire de l'ECAG-C1 transport ;
 - b. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le stage ITC ;
 - c. détenir la compétence linguistique minimale définie au titre 1.5 ;
 - d. détenir une licence de NOSA à l'instruction « C LMR ».

Épreuves

0168. Le contrôle est effectué une fois les compétences socles CR acquises et le stage ITC terminé.
0169. Il est réalisé sous la supervision d'un examinateur désigné par le CIET/escadrille standardisation en avion isolé, de jour, en langue anglaise.
0170. Le contrôle tactique peut être réalisé lors du stage « ETAP-C single ship » par un examinateur français désigné par le CIET.

Sanction

0171. La réussite au stage ITC permet de se voir délivrer la qualification B5 « NOSA Combat Ready ».

Formation à la qualification chef de bord (AC LMR / AC LCR)

Objectif

0172. Cette phase est une période de mûrissement du copilote/NOSA opérationnel et de préparation à la fonction de chef de bord.
0173. Cette phase lui permet de développer ses connaissances théoriques et son expérience aéronautique tout en s'initiant à l'exercice du commandement. Il y acquiert des compétences en leadership, en prise de décision et en gestion de son équipage, essentielles pour coordonner efficacement des missions simples et garantir leur réussite.

Instruction théorique

0174. L'instruction théorique se compose des éléments suivants :
- a. préparation en unité à l'ECAG C2 ;
 - b. participation au stage JFAC OC(B) délivré par le CASPOA ou équivalent ;
 - c. participation au stage SCDB délivré par le CIET.
0175. À compter de sa qualification copilote opérationnel, chaque futur chef de bord dispose d'un livret de formation repère en 6 chef de bord PIL / NOSA à remplir par les instructeurs et commandants de bord avec lesquels il vole. Il doit être formé sur l'ensemble des sujets logistiques mentionnés sur ce livret :
- a. les débriefings de la partie « suivi des connaissances » peuvent être réalisés indifféremment par un instructeur qu'il soit pilote ou NOSA ;
 - b. les instructeurs (pilotes ou NOSA) remplissent les autres parties, exceptés les items spécifiques.
0176. Une fois le livret de formation entièrement renseigné, le visa du chef de spécialité atteste que le candidat a suivi l'ensemble de la formation et a atteint le niveau requis.
0177. Durant cette phase, le copilote / NOSA opérationnel doit présenter à l'unité deux briefings sur des sujets choisis par le chef de spécialité. Un de ces briefings sera présenté en langue anglaise.
0178. Il doit également s'intéresser à l'histoire et au patrimoine du transport aérien militaire français dans son ensemble.

Instruction pratique

0179. Afin d'étendre son champ de connaissances et de compétences, s'il n'en a pas fait l'expérience, le copilote/NOSA opérationnel effectue un passage d'une à trois semaines au sein de la section activité aérienne de son escadron et renseigne le livret de formation repère en 6 PIL/NOSA.
0180. Sur A400M, CN235, C130H, DHC6 et ALSR : s'il n'en a pas fait l'expérience, le copilote/NOSA opérationnel participe à une opération extérieure réelle, un exercice aéroporté ou un détachement de transport aérien militaire.
0181. Sur simulateur, le copilote opérationnel effectue au minimum :
- a. une formation au pilotage en place opposée, sur 2 missions de type AMV ;

FALCON 01610

- b. un voyage de 4 heures, scénario type mission opérationnelle avec insertion d'événements développant le sens de l'analyse et de la prise de décision ;

TBM700 01647

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



- c. les RMS et la partie PM de la carte VSV en situation de chef de bord.

TBM700 01648 A330 AUG 01593

0182. Sur avion, le copilote opérationnel effectue au minimum :

- a. une formation au pilotage en place opposée, sur 1 mission de type tenue machine ;
- b. une mission avec découché sous la supervision d'un pilote instructeur ;

TBM700 01649

- c. 3 jours de séances para sous la supervision d'un pilote instructeur pour les avions en ayant la capacité (A400M, CN235 et C130H).

TBM700 01650

0183. Le simulateur est un outil très approprié à la formation du futur chef de bord en permettant des mises en situation avec une autonomie de décision pour les candidats, difficile à reproduire lors des missions opérationnelles.

0184. Les instructeurs doivent jouer le rôle de copilote ou se placer en observateur afin de laisser au futur chef de bord la liberté de gérer la mission en prenant les décisions qu'il juge opportunes, dans les limites de la sécurité. L'erreur étant formatrice, les instructeurs doivent éviter tout interventionnisme trop hâtif qui nuirait à la qualité de l'instruction.

0185. Pour les pilotes, il est demandé aux instructeurs de respecter un équilibre entre le travail PF et PM.

0186. Durant cette phase, les instructeurs doivent porter une attention particulière sur :

- a. la connaissance et l'application des différentes réglementations en vigueur ;
- b. les procédures de radiotéléphonie ;
- c. le sens de l'analyse ;
- d. la prise de décision ;
- e. l'application des procédures normales/urgences ;
- f. la connaissance des systèmes avion ;
- g. les interactions avec les intervenants extérieurs (OPCON, escales, assistances, autorités, ...).

Contrôle

Prérequis

0187. Pour prétendre à la qualification chef de bord, un pilote/NOSA doit :

- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
- b. détenir la compétence linguistique minimale 093 ;
- c. être titulaire d'une licence B5 « copilote opérationnel » / « NOSA opérationnel » valide.

0188. Le commandant d'unité et le chef de spécialité s'assureront au préalable que le candidat dispose de suffisamment d'expérience sur la machine considérée et d'un savoir-être adapté pour assurer les fonctions de chef de bord. A400M 01492

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



Épreuves pour les pilotes

0189. À l'issue de la formation au pilotage place opposée, le pilote opérationnel doit satisfaire à un contrôle en vol « pilote de sécurité place opposée » conduit par un examinateur désigné par le commandant d'unité.
0190. Après le contrôle « pilote de sécurité place opposée », le copilote opérationnel passe une épreuve sur simulateur, mis en fonction de chef de bord et associé à un copilote C ou D en fin de phase AEL sur un voyage de 4 heures de type mission avec événements particuliers, avec un examinateur désigné par le CIET/escadrille standardisation.

FALCON 01611 A330 AUG 01594 TBM700 01651

0191. Dans un délai raisonnable après la première épreuve (simulateur ou vol pour les TBM700 et DHC6), le copilote opérationnel doit passer une épreuve sur avion :

a. en mission à l'étranger avec découché ;

FALCON 01612 A330 AUG 01595 TBM700 01652

b. avec un examinateur désigné par le CIET/escadrille standardisation.

Épreuves pour les NOSA

0192. Le NOSA doit passer une épreuve sur avion réalisée sur une mission type semaine para avec une phase logistique.
0193. L'examineur est désigné par le CIET/escadrille standardisation.

Sanction

0194. Après réussite aux épreuves et instruction du mémoire de proposition, le copilote/NOSA se voit décerner la qualification « chef de bord » / « NOSA chef de bord », repère 6. Dans le cas de l'A400M, du CN235, C130H, DHC6 et de l'ALSR, la mention LCR sera ajoutée.

FALCON 01613 A330 AUG 01596 TBM700 01653

Formation à la qualification commandant de bord (AC)

0195. Cette section concerne les pilotes sur A330 AUG, TBM700 et Falcon.

Objectif

0196. Cette phase vise à préparer le chef de bord à la qualification de commandant de bord, grâce à l'acquisition de compétences supplémentaires, spécifiques à son type d'avion.

Instruction théorique

0197. Les compétences complémentaires varient en fonction des spécificités liées au type d'avion et aux escadrons. L'instruction théorique est adaptée et détaillée dans la partie spécifique des livrets de formation propres à chaque avion.

Instruction pratique

0198. L'instruction pratique est également adaptée aux particularités de chaque avion, permettant aux équipages de développer des compétences opérationnelles spécifiques au travers de l'instruction en unité. Ces formations sont décrites en détail dans les livrets de formation propres à chaque appareil et comprennent a minima :

a. Pour le TBM700 :

(1) une mission minimum d'entraînement à l'étranger, avec découché.

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



- b. Pour l'A330 AUG :
 - (1) une séance au simulateur en responsabilité de commandant de bord ;
 - (2) 1 vol d'instruction avec découché minimum pour explorer les spécificités de l'aérotransport de passagers et fret ;
 - (3) a minima un vol ETOPS et NAT HLA.
- c. Pour le Falcon :
 - (1) 2 vols d'instruction minimum pour explorer les spécificités des missions de transport VIP, des missions MEDEVAC et des missions PREAVIS ;
 - (2) au moins une mission d'entraînement avec découché.

Contrôle

Prérequis

0199. Pour prétendre à la qualification commandant de bord, un pilote/NOSA doit :
- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
 - b. être titulaire d'une licence « chef de bord » valide.
0200. De plus, le commandant d'unité et le chef de spécialité s'assureront au préalable que le candidat dispose de suffisamment d'expérience sur la machine considérée et d'un savoir-être adapté pour assurer les fonctions de commandant de bord.

Épreuves

0201. À l'issue de la sa formation, le chef de bord devra réussir les épreuves suivantes, supervisé par un examinateur désigné par le CIET/escadrille standardisation :
- a. Pour le TBM700 :
 - (1) un contrôle à l'étranger, avec ou sans découché, en position de commandant de bord.

[TBM700 01654](#)
 - b. Pour l'A330 AUG :
 - (1) un contrôle au simulateur en position commandant de bord (PF et PM) : 4h ;
 - (2) un contrôle d'accession sur une mission avec fret et/ou passagers si possible.
 - c. Pour le Falcon :
 - (1) un contrôle au simulateur en position commandant de bord (PF et PM) ;
 - (2) un contrôle en ligne sur une mission de transport VIP avec découché.

Sanction

0202. Après réussite aux épreuves et instruction du mémoire de proposition, le chef de bord se voit décerner :
- a. le certificat d'aptitude aux fonctions de commandant de bord ;

- b. la qualification « commandant de bord », repère de spécialité 8.

Formation à la qualification commandant de bord CR (AC CR)

0203. Cette section s'applique aux avions suivants : A400M / CN235 / C130H / ALSR / DHC6.

Objectif

0204. Le commandant de bord Combat Ready doit être capable de concevoir et réaliser une mission tactique en isolé ou au sein d'une COMAO, quel que soit le niveau de menace.

Instruction théorique

0205. Après avoir obtenu sa qualification « chef de bord », le stagiaire commandant de bord CR participe au stage Advanced Tactical Theoretical Course (ATTC) dispensé par le CIET.

Instruction pratique

0206. Le stagiaire commandant de bord CR participe au stage Advanced Tactical Course (ATC) dispensé soit par les EIE, soit en unité.

0207. Les prérequis d'entrée à l'ATC sont les suivants :

- a. avoir effectué le stage ATTC ;
- b. avoir réalisé de manière satisfaisante une phase de « vieillissement » en escadron, dont les objectifs sont définis dans le livre de progression du stage ATC.
- c. Le prétendant à la qualification « CDB CR » doit posséder une expérience tactique jugée satisfaisante, comprenant au moins :

- (1) 2 vols en COMAO, en tant que PM, avec des avions de chasse réels ;

CN235 01550

- (2) au moins un des vols devra comporter la présence d'un GCI / AWACS.

CN235 01551

Contrôle

Prérequis

0208. Pour prétendre à une qualification commandant de bord CR, un pilote/NOSA doit se conformer aux prérequis définis dans le livret de progression ATC.

Épreuves

0209. Le contrôle est effectué par un examinateur de l'EIE une fois le stage terminé.

L'épreuve consiste en un vol ou une séance de simulateur tactique (en position PM pour les pilotes), effectué en langue anglaise et comprenant des intervenants extérieurs. ALSR 01717

Sanction

0210. Attribution de la qualification tactique « commandant de bord Combat Ready », repère de spécialité 8.

Formation à la qualification pilote/NOSA instructeur

Objectif

0211. Le pilote/NOSA instructeur doit être capable de dispenser la formation en unité ou dans les centres et escadrilles d'instruction de la BAAP.

Instruction théorique

0212. L'instruction théorique des pilotes comprend :
- a. le cours STRI dispensé par le CIET ;
 - b. la partie théorique des stages STRI ou SCRI dispensés au CIET ou en EIE.
0213. L'instruction théorique des NOSA correspond au stage SQL dispensé par le CIET.
0214. La validité de l'instruction théorique pour la phase pratique est de six mois pour débiter le stage et de neuf mois pour réussir le contrôle en vol.

Instruction pratique

0215. Les prérequis d'entrée en stage pour les pilotes sont :
- a. un entraînement au pilotage de la place opposée ;
 - b. une formation pupitreur, pour les flottes concernées.

FALCON [01614](#) A330 AUG [01597](#)

0216. L'instruction pratique des pilotes affectés en unité comprend la partie pratique du stage :
- a. TRI et complément tactique TRI sur ATA/ATT/ALSR ;
 - b. SCRI sur TBM700.
0217. L'instruction pratique des NOSA correspond à la partie pratique du stage SQL.

Contrôle

Prérequis

0218. Pour être présenté aux épreuves du TRI, le pilote doit avoir :
- a. une licence CPL, MPL ou ATPL(A) ;
 - b. au moins 1500h sur avion multi-pilotes ;
 - c. au moins 200h de monitorat en vol, dont 50h peuvent être réalisés sur FFS si existant ;
 - d. les prérequis médicaux définis au [0774](#) ;
 - e. les prérequis linguistiques définis au [096](#) ;
 - f. suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation du stage STRI.

Épreuves

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



0219. Les épreuves sont réalisées durant le stage TRI ou SCRI (cf. manuel de formation) pour les pilotes, et à l'issue du stage SQI pour les NOSA.
0220. Pour les NOSA, l'épreuve est un contrôle pédagogique réalisé sur un vol basse altitude avec profil haut-bas.
0221. L'examineur est désigné par le CIET.

Sanction

0222. Attribution de la qualification transport « pilote instructeur » / « NOSA instructeur ».

Cycle de formation complémentaire des pilotes et NOSA (changement d'avion)

Généralités

0223. Ce chapitre est relatif à l'instruction des pilotes et NOSA d'active, affectés en unité aérienne :
- a. titulaires d'une qualification transport B ou A ;
 - b. candidats à une qualification transport sur un nouvel aéronef.
0224. Pour tout type d'aéronef, le pilote / NOSA en cycle de formation complémentaire effectue sur simulateur et sur avion le programme du livret de progression, ou à défaut un programme défini par le chef de spécialité et validé par le CIET.
0225. Le pilote / NOSA ne disposant pas d'une licence BAAP fera l'objet d'un programme adapté proposé par le chef de spécialité et validé par la BAAP avec avis du CIET via NeMO.
0226. Le pilote / NOSA suivant un cycle de formation complémentaire conserve le repère dans l'indice de spécialité atteint sur le précédent aéronef.
0227. Le cycle de formation complémentaire est effectué jusqu'à atteindre le niveau de qualification détenu auparavant. Dès le niveau atteint, le pilote/NOSA reprend le cursus initial.

Accession à la qualification de copilote à l'instruction / NOSA à l'instruction (ILT)

0228. À l'issue de sa réussite aux épreuves de la qualification de type (ou de classe), le pilote est qualifié copilote à l'instruction en adaptation en ligne (AEL). La qualification transport D lui est délivrée.
0229. À l'issue de sa réussite aux épreuves de la qualification de type (ou de classe), le NOSA est qualifié D « ILT ».

CN235 01552 A330 AUG 01598 ALSR 01720 A400M 01493

Accession à la qualification de copilote ligne / NOSA ligne (LMR)

0230. La phase d'adaptation en ligne (AEL) est une période de mûrissement du copilote/NOSA à l'issue de sa transformation machine devant lui permettre sa familiarisation avec l'avion avant de recouvrir les qualifications détenues auparavant.
0231. En cas de maintien d'une autre licence de type 2, il est recommandé de ne pas œuvrer sur le premier aéronef jusqu'à la fin d'AEL. Afin d'optimiser la formation sur le nouvel aéronef, l'activité aérienne devrait être dédiée uniquement à la QT et la phase d'adaptation en ligne.
0232. Pour être présenté aux épreuves de fin d'AEL, un pilote/NOSA en cycle de formation complémentaire doit justifier d'un nombre d'heures de vol sur l'avion aux commandes jugé suffisant par son chef de spécialité et son commandant d'unité. De plus, il doit avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation en unité.

0233. Les épreuves comprennent :

- a. un test de connaissances au sol en unité ;
- b. un contrôle type fin d'AEL sur avion par un testeur agréé désigné par le CIET portant sur l'application des procédures (normales/secours) de la flotte concernée.

CN235 01556 A330 AUG 01603 01599 FALCON 01615 TBM700 01655 DHC6 01681 ALSR 01729

Accession à la qualification de chef de bord

0234. Pour la récupération de sa licence chef de bord sur le nouveau type d'aéronef, le pilote/NOSA effectue un programme adapté, proposé par le chef de spécialité et validé par l'EIE. Ce programme adapté est basé sur le programme de primo-accession à la qualification chef de bord, duquel seront retirés les items communs à l'ancien et au nouvel aéronef.

0235. A minima, les pilotes en qualification complémentaire feront l'instruction pratique définie pour une primo-accession chef de bord sur leur nouvel aéronef.

0236. Les épreuves comprennent :

- a. un test de connaissances au sol en unité ;
- b. un contrôle type accession chef de bord sur avion par un testeur désigné par le CIET portant sur l'application des procédures (normales/secours) décrites dans le manuel de vol et le manuel d'exploitation partie B.

0237. La réussite aux épreuves confère au pilote en cycle de formation complémentaire la qualification de chef de bord.

CN235 01560 A330 AUG 01604 FALCON 01617 TBM700 01656 ALSR 01731

Accession à la qualification commandant de bord

0238. Pour récupérer une licence commandant de bord, le chef de bord devra se conformer à l'un des deux programmes ci-dessous :

- a. un programme identique à celui d'une première accession à la qualification de commandant de bord ;
- b. un delta training publié par l'EIE de la flotte concernée.

0239. La réussite aux épreuves confère au pilote en cycle de formation complémentaire la qualification de commandant de bord.

A330 AUG 01605

Accession à la qualification instructeur

0240. Ce chapitre décrit, pour les titulaires d'une qualification transport A sur un avion, les conditions pour obtenir sur le nouveau type d'aéronef une licence de pilote instructeur.

0241. Le pilote/NOSA effectue les modules pertinents de la formation STRI ou SCRI/SIRI ou SQI pratique sur le nouvel aéronef (utilisation du simulateur si nécessaire).

0242. Le programme adapté est proposé par le chef de spécialité et validé par le CIET. Il comprendra une formation au pupitrage sur simulateur si nécessaire.

0243. Pour être présenté à l'épreuve d'aptitude aux fonctions de pilote/NOSA instructeur sur un avion, un pilote/NOSA titulaire d'une qualification transport A doit :

- a. détenir une licence de pilote / NOSA chef de bord / commandant de bord valide sur cet avion ;
- b. justifier d'une expérience et d'un nombre d'heures de vol sur l'avion aux commandes jugés suffisants par son chef de spécialité et son commandant d'unité ;
- c. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction (pilotes : lâché place opposée inclus), ou à défaut un programme établi par le chef de spécialité et validé par le CIET.

CN235 01561 TBM700 01657 DHC6 01682 FALCON 01619 A330 AUG 01606

0244. L'épreuve est un contrôle pédagogique. L'examineur est un examinateur habilité de l'unité, désigné par le commandant d'unité.

0245. La réussite au contrôle pédagogique donne droit à la délivrance d'une licence de pilote/NOSA instructeur et à la qualification transport A sur le type.

Accession à la qualification tactique

0246. Le programme de formation pour l'accession aux qualifications tactiques CR et CDB CR par un cycle complémentaire est étudié par le chef de spécialité et approuvé par le CIET.

ALSR 01730 01737 CN235 01566 C130H 01533

Pilotes et NOSA abonnés

0247. Le cursus de formation est identique à celui des pilotes et NOSA affectés en unité. Toutefois, des adaptations pourront être envisagées afin de prendre en compte l'expérience des intéressés ou s'adapter aux contraintes rencontrées.

Cycle de formation des pilotes et NOSA engagés au titre de la réserve

0248. Le cursus de formation est identique à celui des pilotes et NOSA en activité. Toutefois, des adaptations pourront être envisagées afin de prendre en compte l'expérience des intéressés ou s'adapter aux contraintes rencontrées.

Pilotes et NOSA étrangers « en échange »

0249. La formation du personnel étranger est régie par message officiel sur proposition de l'unité concernée.

Formation navigant place droite (NPD) DHC6 pour les NOSA

0250. Les spécificités de cette formation sont détaillées dans le titre C chapitre DHC6.

Section IV - Mécaniciens d'équipage conduite

Cycle de formation initiale des mécaniciens d'équipage conduite

0251. Ce chapitre est relatif à l'instruction des mécaniciens d'équipage conduite d'active affectés en unité aérienne, et candidats à une première accession à une qualification transport ou à un repère dans l'indice de spécialité transport.
0252. La progression comporte les qualifications logistiques successives suivantes :
- a. mécanicien d'équipage conduite à l'instruction ;
 - b. mécanicien d'équipage conduite à l'instruction qualifié « soutier opérationnel » ;
 - c. mécanicien d'équipage conduite opérationnel ;
 - d. mécanicien d'équipage conduite confirmé ;
 - e. chef mécanicien d'équipage conduite ;
 - f. mécanicien d'équipage conduite instructeur.
0253. Ainsi que les qualifications tactiques suivantes :
- a. mécanicien d'équipage Limited Combat Ready LCR ;
 - b. mécanicien d'équipage Combat Ready CR.
0254. Certains instructeurs, en fonction des emplois tenus au sein de leur unité peuvent se voir conférer un agrément d'examineur. Cet agrément vaut pour des types de contrôle précis et pour une durée déterminée. Ces éléments sont consultables sur le site intradef du CIET.
0255. Un mécanicien d'équipage conduite « LCR » devra maîtriser les modes d'action tactiques validés sur son type d'aéronef lors de missions d'entraînement, dans un environnement sans menace.
0256. Un mécanicien d'équipage conduite « CR » devra maîtriser les modes d'action tactiques validés sur son type d'aéronef lors de missions opérationnelles quel que soit le niveau de menace.

Cursus standard de progression

0257. Le cycle de formation initial des mécaniciens d'équipage conduite est décrit au [chapitre 6 titre A](#).

Formation au brevet mécanicien d'équipage

Objectif

0258. Le but de cette phase est de permettre à l'élève mécanicien d'équipage :
- a. d'obtenir le brevet de mécanicien d'équipage, indice de spécialité 145140 ;
 - b. d'obtenir la qualification mécanicien d'équipage conduite à l'instruction, qualification transport D ;
 - c. d'assurer les fonctions d'aide sécurité cabine pour un transport de plus de 49 PAX et sans fret.

Instruction théorique

0259. En unité d'origine, la formation de l'élève mécanicien d'équipage comprend :
- a. un stage technique théorique à l'EFMAD 03.321 de Rochefort ;

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



- b. un stage de langue anglaise au CLAS (TOURS) ;
- c. un stage sol de formation aéronautique SME au CIET 340 ;
- d. un stage sol d'intégration BAAP SIB au CIET340.

0260. Après affectation sur C130H, la formation théorique est complétée par :

- a. un stage sol « spécialisation avion d'arme » (stage UIS soute) ;
- b. un stage UTI soute en unité effectué par des instructeurs de la BAAP.

Instruction pratique

0261. L'instruction pratique s'effectue en unité d'emploi et comporte un minimum de 50 heures de vol sur l'avion d'arme portant sur les actions de sécurité au sol et en vol dans le cadre du transport de passagers (consignes de sécurité, annonces speakers, utilisation et démonstration des matériels de sécurité sauvetage, évacuation des fumées en vol, etc.).

Contrôle

0262. Peuvent postuler au brevet de mécanicien d'équipage les candidats ayant :

- a. réussi le concours mécanicien d'équipage ;
- b. suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus ;
- c. avoir réussi le stage SAMAR / SATER ;
- d. obtenu la compétence linguistique minimale définie 094.

Épreuves

0263. Les épreuves comprennent :

- a. les épreuves de l'ECAS UV1 ;
- b. un vol de contrôle d'aptitude au brevet, effectué par le chef de spécialité ou son adjoint.

0264. L'annexe III de [l'instruction N°22626/DEF/DRH-AA/SDAG](#) est une synthèse de la progression.

0265. Une note finale est calculée et représente la moyenne des trois notes détaillées ci-dessous.

- a. La note générale d'instruction sol (notée sur 20) est la moyenne des notes suivantes :
 - (1) la note du stage EFMAD 03.321 (Rochefort) ;
 - (2) la note du stage d'anglais (CLAS Tours) ;
 - (3) la note du SME-ECAS-UV1 ;
 - (4) la note de connaissances avion d'arme (UIS).
- b. La note générale d'instruction vol (notée sur 20) est la moyenne des notes suivantes :
 - (1) la moyenne des notes attribuées aux différents vols d'instruction effectués au cours de la progression ;
 - (2) la note du vol de contrôle d'aptitude au brevet (effectué sur une mission transport de passagers).
- c. La note de valeur militaire (notée sur 20) est la moyenne des notes suivantes :

- (1) la note du stage de formation à l'encadrement (stage SFE à Rochefort) ;
 - (2) la note d'aptitude générale, donnée par le commandant d'unité après 3 mois de présence effective dans l'unité. Cette note tient compte des connaissances militaires, de la présentation et de la manière de servir du candidat.
0266. Les notes générales d'instruction au sol et en vol, et la note de valeur militaire doivent toutes les trois être supérieures ou égale à 12/20 pour l'obtention du brevet.
0267. La note du vol de contrôle d'aptitude doit être supérieure ou égale à 12/20 pour l'obtention du brevet.
0268. La note finale, moyenne des notes sol, vol et valeur militaire, permet le classement des candidats.

Sanction

0269. La réussite au stage SME et aux ECAS UV1 permet à l'élève mécanicien d'équipage d'être affecté en unité aérienne et d'obtenir l'indice de spécialité 145120.
0270. En fin d'instruction pratique, un vol de contrôle d'aptitude au brevet sur une mission de transport de passagers est effectué en unité.
0271. La réussite au vol de contrôle d'aptitude au brevet permet au chef de spécialité d'instruire le mémoire de proposition d'attribution du brevet et demander la mise en place du conseil d'instruction afin que l'élève mécanicien d'équipage obtienne :
- a. le brevet de mécanicien d'équipage, indice de spécialité 145140 ;
 - b. puis la qualification transport D « mécanicien d'équipage conduite à l'instruction ».

Formation à la qualification "soutier opérationnel"

Objectif

0272. Le mécanicien d'équipage conduite, à l'instruction soutier opérationnel, doit être capable :
- a. d'assurer les fonctions de soutier opérationnel sur tous les types de missions de l'unité (logistiques et tactiques) ;
 - b. d'être un conseiller du CDB sur les chargements dans la préparation des missions ;
 - c. d'assurer la mise en œuvre et les changements de versions pour la partie soute ;
 - d. d'assurer la gestion globale du chargement de l'avion ;
 - e. d'effectuer les devis de masses et centrage ;
 - f. de vérifier la conformité du fret avant l'embarquement ;
 - g. d'assurer la sécurité et le confort des passagers pendant le vol.

Instruction théorique

0273. L'instruction théorique comprend :
- a. un stage soute au sein de l'UIS ;
 - b. une formation utilisation soute (UTI soute) dispensée en unité par des instructeurs de l'unité et en collaboration avec l'organisme d'entretien de l'unité.
0274. Le programme détaillé de l'instruction théorique est disponible en annexe du manuel de formation.

Instruction pratique

0275. L'instruction pratique est délivrée par des instructeurs de l'unité et comprend :
- a. la technique de mise en œuvre de la soute de l'avion au sol et en vol en tant que chef de soute ;
 - b. le programme du livret de progression ;
 - c. des largages réels de matériels en gravité et en éjection (avec application des procédures normales et secours).

Contrôle

0276. Pour postuler à la qualification soutier opérationnel, le mécanicien d'équipage conduite doit remplir les conditions suivantes :
- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus ;
 - b. être titulaire d'une licence valide de mécanicien d'équipage conduite à l'instruction ;
 - c. avoir réussi le stage RESCO ;
 - d. détenir la compétence linguistique minimale définie au [094](#) ;
 - e. justifier d'un nombre d'heures de vol sur l'avion jugé suffisant par son chef de spécialité ;
 - f. avoir débuté sa formation sur le type depuis moins de 12 mois ;
 - g. avoir suivi une sensibilisation à l'utilisation du DAE à bord des aéronefs (briefing unité, médecin PN ou moniteur de secourisme) ;
 - h. une formation délivrée en unité, par des instructeurs de l'unité et portant sur le programme du livret de progression.

Épreuves

0277. Le contrôle soutier opérationnel est un contrôle en ligne sur un vol de l'unité comportant un chargement (fret et/ou passagers), effectué par un testeur désigné par le CIET/escadrille standardisation.

Sanction

0278. Attribution de la qualification transport mécanicien conduite à l'instruction soutier opérationnel.

Formation à la qualification mécanicien d'équipage conduite opérationnel Limited Combat Ready « LCR »

Objectif

0279. Le mécanicien d'équipage conduite opérationnel doit :
- a. être le conseiller du commandant de bord dans la préparation de l'avion, dans la conduite du vol des missions simples de l'unité, dans la tenue des documents techniques et dans le maintien de la sécurité en conditions normales et en conditions d'urgence ;
 - b. savoir détecter les pannes au sol/en vol, établir un diagnostic en vue du dépannage ;

- c. être en mesure d'effectuer certains dépannages ou y participer.
0280. L'obtention de la qualification LCR permet au mécanicien navigant d'effectuer les modes d'action tactique validés pour son type d'aéronef lors de missions d'entraînement sans menace.

Instruction théorique

0281. L'instruction théorique comprend :
- a. un stage conduite au sein de l'UIS ;
 - b. un stage utilisation conduite en EIE ;
 - c. un stage CRM initial.
0282. Dans le cadre de la navigabilité, des formations complémentaires seront délivrées sous la responsabilité des ESTA afin d'obtenir l'APRS limitée. Ces formations seront planifiées sous la responsabilité du chef de spécialité.

Instruction pratique

0283. Pour débiter cette phase d'instruction, le mécanicien d'équipage conduite doit :
- a. justifier d'une expérience après SME et d'un nombre d'heures de vol sur l'avion, jugés suffisants par son chef de spécialité et son commandant d'unité ;
 - b. détenir une licence C valide ;
 - c. avoir satisfait à la phase d'instruction théorique définie ci-dessus.
0284. L'instruction pratique porte sur la formation au travail de conduite et comprend :
- a. en EIE, le stage de qualification de type (mécanicien d'équipage conduite) ;
 - b. en unité, le programme défini par le livret d'adaptation en ligne (formation tactique incluse) sous la responsabilité du chef de spécialité ;
 - c. en collaboration avec l'organisme d'entretien de l'unité, une formation aux tâches simples liées à l'utilisation des lots de bord et aux procédures opérationnelles de l'exploitant liées à l'utilisation de la documentation type LEMR, LEM, LTTE.

Contrôle

0285. Pour être présenté à l'épreuve de contrôle en vue d'une qualification mécanicien d'équipage opérationnel, un mécanicien d'équipage conduite doit :
- a. être titulaire de l'ECAS UV1 transport ;
 - b. détenir une licence de « mécanicien d'équipage à l'instruction soutier opérationnel » valide ;
 - c. détenir la compétence linguistique minimale définie 094 ;
 - d. justifier d'une expérience et d'un nombre d'heures de vol sur l'avion (conduite ou soute), jugés suffisants par son chef de spécialité et son commandant d'unité ;
 - e. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
 - f. avoir passé avec succès les épreuves du stage SQT mécanicien.

Épreuves

0286. Un contrôle en ligne effectué, après une adaptation en ligne en unité, par un examinateur mécanicien d'équipage conduite de l'EIE ou du CIET. Ce contrôle en mission, d'une durée minimum de deux jours, clôture la phase d'instruction.

Sanction

0287. Attribution de la qualification transport B5 « mécanicien d'équipage conduite opérationnel LCR ».

Formation à la qualification MEC confirmé Combat Ready (CR)

Objectif

0288. Le mécanicien d'équipage conduite confirmé Combat Ready (CR) doit être capable :
- a. d'exercer ses fonctions sur tous types de missions de l'unité (logistiques et tactiques) ;
 - b. d'assister le commandant de bord dans le domaine aéronautique notamment en matière de surveillance de la navigation et des communications ;
 - c. de maîtriser les modes d'action tactiques validés sur son aéronef ;
 - d. de connaître et identifier les menaces ;
 - e. d'opérer en tant que mécanicien navigant conduite dans un environnement tactique quel que soit le niveau de menace.

Instruction théorique

0289. L'instruction théorique comprend :
- a. un stage Basic Tactical Theoretical Course (BTTC) dispensé par le CIET ;
 - b. la préparation de l'ECAS UV2.

Instruction pratique

0290. Un programme défini par le chef de spécialité est réalisé à l'occasion des missions, logistiques ou tactiques, de transport ou d'entraînement au profit des MEC. [C130H 01536](#)

Contrôle

0291. Pour postuler à la qualification mécanicien d'équipage confirmé CR, un MEC opérationnel doit :
- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
 - b. détenir une licence de 'mécanicien d'équipage conduite opérationnel' valide (CRM inclus) ;
 - c. détenir la compétence linguistique minimale définie au [094](#).

Épreuves

0292. Le contrôle mécanicien d'équipage opérationnel Combat Ready CR se compose :
- a. des épreuves ECAS-UV2 ;

- b. d'un vol de contrôle sur une mission tactique dans un environnement tactique simulé comprenant l'exécution réelle d'un ou plusieurs modes d'action du programme de formation, supervisé par un testeur désigné par le CIET/escadrille standardisation.

Sanction

0293. Attribution de la qualification transport B6 « mécanicien d'équipage conduite confirmé Combat Ready CR ».

Formation à la qualification chef MEC

Objectif

0294. Il s'agit d'une période de prise d'expérience du MEC confirmé, afin de devenir un expert dans les domaines suivants :
- a. la conduite des missions de la BAAP/EATC ;
 - b. la conduite et l'expertise de l'avion ;
 - c. la pratique de l'anglais ;
 - d. la documentation réglementaire ;
 - e. la CRM ;
 - f. la doctrine d'emploi et d'instruction.
0295. De solides connaissances des règles de l'air (CAG, CAM et AMV) seront recherchées.
0296. Le futur chef mécanicien d'équipage conduite devra être en mesure d'assurer la fonction de parrain auprès des MEC à l'instruction en unité, sous la supervision de son chef de spécialité.
0297. Les chefs de spécialité doivent veiller à la progression du mécanicien d'équipage dans ces domaines notamment lors des contrôles sur ligne.

Instruction théorique

0298. Néant.

Instruction pratique

0299. Les domaines de connaissances seront listés par la cellule standardisation du CIET et tiendront compte des évolutions documentaires (fichier disponible sur le SharePoint du CIET/instruction/documentation examens).

Contrôle

0300. Au moment de la demande de désignation d'examineur, le mécanicien d'équipage de conduite doit :
- a. détenir la compétence linguistique minimale requise ;
 - b. justifier d'une expérience en vol jugée suffisante par son chef de spécialité et son commandant d'unité ;
 - c. être titulaire d'une licence mécanicien d'équipage conduite confirmé valide.

Épreuves

0301. Le MEC confirmé doit réussir :

- a. un test écrit de connaissances type QCR de 20 questions minimum (note minimale 15/20) ;
- b. une épreuve sur avion en mission avec découché à l'étranger, l'examineur étant désigné par le CIET/escadrille standardisation.

Sanction

0302. Attribution de la qualification transport B8 « chef mécanicien d'équipage conduite » après instruction du mémoire de proposition.

Formation à la qualification MEC instructeur

Objectif

0303. Le MEC instructeur doit être capable de :

- a. dispenser la formation en unité ;
- b. dispenser la formation dans les centres ou escadrilles d'instruction de la BAAP.

Instruction théorique

0304. L'instruction théorique comprend la partie pédagogique du stage SQL dispensé par le CIET.

0305. Dans un souci de cohérence, la validité de l'instruction théorique pour la phase pratique sera de six mois pour débiter le stage et de neuf mois pour passer le contrôle pédagogique final (vol).

Instruction pratique

0306. L'instruction pratique comprend la partie pratique du stage SQL.

Contrôle

0307. Pour être présenté au stage SQL, le MEC doit détenir la compétence linguistique minimale requise.

Épreuves

0308. L'épreuve est un contrôle pédagogique effectué en vol avec un testeur désigné par le CIET.

Sanction

0309. Attribution de la qualification transport A « mécanicien d'équipage instructeur ».

Cycle de formation complémentaire des mécaniciens d'équipage conduite

Généralités

0310. Ce chapitre est relatif à l'instruction des mécaniciens d'équipage conduite d'active :

- a. affectés en unité aérienne ;
- b. titulaires d'une qualification transport B ou A ;
- c. candidats à une qualification transport sur un nouvel aéronef.

Cursus standard de progression

0311. Le suivi complet et satisfaisant des cours UIS soute et UTI soute en unité permet au mécanicien d'équipage conduite d'obtenir la qualification mécanicien d'équipage conduite à l'instruction, qualification transport D.
0312. Dans ce cycle de formation, le repère dans l'indice de spécialité est invariant.
0313. Le stage UIS partie conduite peut-être débuté avant l'obtention de la qualification « soutier opérationnel ».
0314. Le cycle de formation complémentaire est effectué jusqu'à atteindre le niveau de qualification détenu auparavant. Dès le niveau atteint, le mécanicien d'équipage conduite reprend le cursus initial.

Accession à la qualification "soutier opérationnel"

Objectif

0315. Les objectifs sont identiques à ceux de la qualification « soutier opérationnel » initiale.

Instruction théorique

0316. L'instruction théorique est identique à celle dispensée durant le cycle de formation initiale.

Instruction pratique

0317. L'instruction pratique est identique à celle dispensée durant le cycle de formation initiale.
0318. L'instruction au sol doit être privilégiée dans ces domaines, un livret de formation est mis en place et suivi par le chef de spécialité suivant le format existant pour la qualification initiale.

Contrôle

0319. Pour être présenté aux épreuves d'accession à la qualification soutier opérationnel, un mécanicien d'équipage conduite en cycle de formation complémentaire doit justifier d'une expérience en vol jugée suffisante par le chef de spécialité et le commandant d'unité.
0320. De plus, le MEC en cycle de formation complémentaire doit avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus.

Épreuves

0321. L'épreuve consiste en un contrôle en ligne sur un vol de l'unité, supervisé par le chef de spécialité ou son adjoint examinateur, ou un examinateur désigné par le CIET/escadrille standardisation.

Sanction

0322. Attribution de la qualification transport mécanicien d'équipage conduite à l'instruction soutier opérationnel.

Accession à la qualification B

Objectif

0323. Cette phase est une période de prise d'expérience du mécanicien d'équipage conduite à l'issue de sa transformation machine devant lui permettre sa familiarisation avec l'avion avant de recouvrir les qualifications détenues auparavant.

Instruction théorique

0324. L'instruction théorique (QTA) comprend :

- a. un stage UIS conduite ;
- b. un stage utilisation conduite en EIE.

Instruction pratique

0325. Pour débiter cette phase d'instruction, le MEC :

- a. doit détenir une licence D ou C valide ;
- b. doit avoir satisfait à la phase d'instruction théorique définie ci-dessus.

0326. Pour tout type d'aéronef, le mécanicien d'équipage conduite à l'instruction effectue le programme du livret de progression, ou à défaut un programme proposé par le chef de spécialité.

Contrôle

0327. Pour être présenté aux épreuves d'accession à la qualification B, un MEC en cycle de formation complémentaire doit justifier d'un nombre d'heures de vol en poste conduite sur l'avion, jugé suffisant par le chef de spécialité.

0328. De plus, pour être présenté aux épreuves d'accession à la qualification B, le MEC en cycle de formation complémentaire doit :

- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation en unité ;
- b. détenir la compétence linguistique minimale définie au [094](#).

Épreuves

0329. Les épreuves comprennent :

- a. un test de connaissances au sol en unité ;
- b. un contrôle en ligne sur avion par le chef de spécialité de l'unité portant sur l'application des procédures (normales/secours) décrites dans le manuel de vol et le manuel d'exploitation partie B.

0330. Au cours de ce contrôle en ligne, le MEC doit être évalué sur son aptitude à exercer sur ce type d'aéronef, sous réserve de l'avoir précédemment exercé sur un autre type, une des fonctions ci-dessous :

- a. mécanicien d'équipage conduite opérationnel LCR ;
- b. mécanicien d'équipage conduite confirmé CR ;
- c. chef mécanicien d'équipage conduite.

Sanction

0331. La réussite aux épreuves confère au MEC en formation complémentaire la qualification transport B, et une licence sur le type portant mention de la qualification pour laquelle il a été évalué.

Accession à la qualification tactique CR

0332. Le programme de formation pour l'accession des MEC aux qualifications tactiques CR par un cycle complémentaire est étudié par le chef de spécialité et approuvé par le CIET/Escadrille Standardisation.

Il devra contenir a minima :

- a. un largage personnel réel SL et FF ;
- b. un largage matériel réel gravité ;
- c. une mission en BAJ ;
- d. une mission en BAN ;
- e. un poser d'assaut avec débarquement et embarquement réel de véhicules ;
- f. une séance de posers « 6 balises ».

Accession à la qualification instructeur

Objectif

0333. Ce chapitre décrit, pour les titulaires d'une qualification transport A sur un avion, les conditions pour obtenir sur le nouveau type d'aéronef une licence de mécanicien d'équipage conduite instructeur.

Instruction théorique

0334. Néant.

Instruction pratique

0335. Le MEC effectue les modules pertinents de la formation SQI pratique sur le nouvel aéronef (utilisation du simulateur si nécessaire) sous la responsabilité du chef de spécialité. Le programme adapté est proposé par le chef de spécialité et validé par le CIET.

Contrôle

0336. Pour être présenté au contrôle, un MEC déjà titulaire d'une qualification transport A doit disposer d'une expérience en vol, sur le nouvel aéronef, jugée suffisante par son chef de spécialité et son commandant d'unité.

0337. Un MEC déjà titulaire d'une qualification transport A doit également remplir les conditions suivantes :

- a. détenir la licence de chef mécanicien d'équipage conduite valide sur son nouvel avion ;
- b. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction ;
- c. détenir la compétence linguistique minimale définie au [094](#).

Épreuves

0338. L'épreuve est un contrôle pédagogique en vol, ou sur simulateur, conduite par un testeur désigné par le CIET.

Sanction

0339. Délivrance d'une licence « mécanicien d'équipage conduite instructeur » et qualification transport A sur le type.

Section V - Mécaniciens d'équipage soute

Généralités

0340. Ce chapitre est relatif à l'instruction des mécaniciens d'équipage soute (MES), affectés en unité aérienne, et candidats à une première accession à une qualification transport ou à un repère dans l'indice de spécialité transport.

0341. La progression comporte les qualifications successives suivantes :

Dénomination française	Dénomination anglaise	OM-A
Elève mécanicien d'équipage	Student Technical LoadMaster	STLM
Mécanicien d'équipage soute à l'instruction	Technical LoadMaster In Line Training	TLM ILT
Mécanicien d'équipage soute opérationnel	Technical LoadMaster Logistical Mission Ready	TLM LMR
Mécanicien d'équipage soute opérationnel	Technical LoadMaster Limited Combat Ready	TLM LCR
Mécanicien d'équipage soute confirmé	Technical LoadMaster Combat Ready	TLM CR
Chef mécanicien d'équipage soute	Chief Technical LoadMaster	Chief TLM
Mécanicien d'équipage soute instructeur	Instructor Technical LoadMaster	Instructor TLM

0342. Ces qualifications devront être conformes à l'emploi du personnel au standard EATC.

0343. Certains instructeurs, en fonction des emplois tenus au sein de leur unité peuvent se voir conférer un agrément d'examineur. Cet agrément vaut pour des types de contrôle précis et pour une durée déterminée. Ces éléments sont consultables sur le site intradef du CIET.

Cursus standard de progression

0344. Le cycle de formation initial des mécaniciens d'équipage soute est décrit au [chapitre 6 du titre A](#).

Formation au brevet mécanicien d'équipage

Objectif

0345. Le but de cette phase est de permettre à l'élève mécanicien d'équipage :

- d'obtenir le brevet de mécanicien d'équipage, indice de spécialité 145340 ;
- d'obtenir la qualification transport D « mécanicien d'équipage soute à l'instruction » TLM ILT.

A400M [01494](#)

Instruction théorique

0346. En unité d'origine, la formation de l'élève mécanicien d'équipage comprend :

- un stage technique théorique à l'EFMAD 03.321 (Rochefort) ;
- un stage de langue anglaise au CLAS (Tours) ;
- un stage sol de formation aéronautique SME au CIET 340 ;
- un stage d'intégration BAAP (SIB) au CIET 340 ;

- e. avoir suivi une sensibilisation à l'utilisation du défibrillateur automatisé externe (DAE) à bord d'un aéronef (briefing unité, médecin PN, POIC).

A400M [01495](#) CN235 [01572](#)

Instruction pratique

- 0347. L'instruction pratique s'appuie sur le livret de formation édité par l'EIE et s'effectue en unité.
- 0348. Elle comporte un minimum de 50 heures de vol à l'instruction sur l'avion d'arme.

CN235 [01574](#)

Contrôle

- 0349. Peuvent postuler au brevet de mécanicien d'équipage les candidats ayant :
 - a. réussi le concours mécanicien d'équipage ;
 - b. suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus ;
 - c. réussi le stage SAMAR / SATER ;
 - d. obtenu la compétence linguistique définie au [094](#).

Épreuves

- 0350. Les épreuves comprennent :
 - a. l'examen de l'ECAS UV1 ;
 - b. un vol de contrôle d'aptitude au brevet, effectué par le chef de spécialité ou son adjoint.
- 0351. L'annexe III de [l'instruction n° 22626/DEF/DRH-AA/SDAG](#) est une synthèse de la progression.
- 0352. Une note finale est calculée et représente la moyenne des trois notes détaillées ci-dessous.
 - a. La note générale d'instruction sol (notée sur 20) est la moyenne des notes suivantes :
 - (1) la note du stage EFMAD 03.321 (Rochefort) ;
 - (2) la note du stage d'anglais (CLAS Tours) ;
 - (3) la note du SME-ECAS-UV1 ;
 - (4) la note des connaissances avion d'arme (test théorique fin de QT sur A400M, moyenne des tests UIS et UTI sur CN235).
 - b. La note générale d'instruction vol (notée sur 20) est la moyenne des notes suivantes :
 - (1) la moyenne des notes attribuées aux différents vols d'instruction effectués au cours de la progression (hors vols QT sur CN235) ;
 - (2) la note du vol de contrôle d'aptitude au brevet (sur une mission transport de passagers).
 - c. La note de valeur militaire (notée sur 20) est la moyenne des notes suivantes :
 - (1) la note du stage de formation à l'encadrement (stage SFE à Rochefort) ;

- (2) la note d'aptitude générale, donnée par le commandant d'unité après 3 mois de présence effective dans l'unité. Cette note tient compte des connaissances militaires, de la présentation et de la manière de servir du candidat.
0353. Les notes générales d'instruction au sol et en vol, et la note de valeur militaire doivent toutes les trois être supérieures ou égales à 12/20 pour l'obtention du brevet.
0354. La note du vol de contrôle d'aptitude doit être supérieure ou égale à 12/20 pour l'obtention du brevet.
0355. La note finale, moyenne des notes sol, vol et valeur militaire, permet le classement des candidats.

Sanction

0356. La réussite au stage SME et aux ECAS UV1 permet à l'élève mécanicien d'équipage d'être affecté en unité aérienne et d'obtenir l'indice de spécialité 145320.
0357. En fin d'instruction pratique, un vol de contrôle d'aptitude au brevet sur une mission de transport de passagers est effectué en unité.
0358. La réussite au vol de contrôle d'aptitude au brevet permet au chef de spécialité d'instruire le mémoire de proposition d'attribution du brevet afin que l'élève mécanicien d'équipage obtienne :
- a. le brevet de mécanicien d'équipage, indice de spécialité 145340 ;
 - b. puis la qualification transport D « mécanicien d'équipage soute à l'instruction TLM ILT ».

A400M 01496

Formation à la qualification MES opérationnel B5 LMR

0359. La formations sur A400M est détaillée dans le titre C.

A400M 01497

Formation à la qualification MES opérationnel B5 LCR

0360. Les formations sur A400M et CN235 sont détaillées dans le titre C.

A400M 01505 CN235 01575

Formation à la qualification MES confirmé B6 LM-CR

Objectif

0361. Le mécanicien d'équipage soute confirmé doit être capable :
- a. d'exercer ses fonctions sur tous les types de missions de l'unité, éventuellement en zone de menace, et maîtriser les modes d'action tactiques (aux postes de LM1 et LM2 sur A400M) ;
 - b. d'assurer la fonction d'expert technique, et plus particulièrement sur tous les systèmes liés au bon fonctionnement de la soute ;
 - c. de connaître et identifier les menaces.

Instruction théorique

0362. L’instruction théorique comprend les stages suivants :
- a. le stage BTTC ;
 - b. la préparation de l’ECAS UV2 ;
 - c. le stage SQCR théorique (pour les MES CN235 uniquement) ;
 - d. le stage ITC (pour les MES A400M uniquement).

Instruction pratique

0363. Sur A400M, l’instruction pratique comprend :
- a. deux missions (vols/FFS) avec SITAC CR sans procédures ;
 - b. un vol avec SITAC CR combiné avec une procédure réelle.
0364. Les domaines de connaissances sont listés par la cellule standardisation du CIET et tiendront compte des évolutions documentaires. Le fichier est disponible sur le SharePoint du CIET (escadrille instruction/documentation examens).
0365. Sur CN235, l’instruction pratique comprend un stage SQCR pratique défini dans le livret de formation spécifique. Il est réalisé lors de cours au sol et à l’occasion de missions de transport ou d’entraînement au profit des pilotes.

Contrôle

0366. Pour postuler à la qualification « mécanicien d’équipage soute confirmé », un MES opérationnel doit :
- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d’instruction défini ci-dessus ;
 - b. détenir une licence de « mécanicien d’équipage soute opérationnel B5 LCR » valide ;
 - c. avoir réussi l’épreuve ECAS UV2 ;
 - d. avoir effectué le stage RESCO ;
 - e. sur CN235, détenir la compétence linguistique définie au [094](#) ;
 - f. totaliser un nombre d’heures de vol hors vol QT jugé suffisant par son chef de spécialité et son commandant d’unité, dont une partie en environnement particulier (OPEX, PI, OME...) ;
 - g. dans la mesure du possible, participer à un exercice majeur (ATLC, VOLFA, ETAP-C, etc.). Celui-ci devra être réalisé avant le B8 CR.

Épreuve

0367. L’épreuve consiste en un contrôle en vol appelé Theatre Proficiency Check (TPC), sur une mission tactique dans un environnement tactique simulé, comprenant l’exécution réelle d’un ou plusieurs modes d’action (au poste de LM2 pour les A400M) du programme de formation CR, supervisé par un testeur désigné par le CIET.

Sanction

0368. Sur A400M, attribution de la qualification transport B6 « mécanicien d’équipage soute confirmé, TLM CR ».

0369. Sur CN235, attribution de la qualification transport B6 « mécanicien d'équipage soute confirmé, LM CR ». La licence fera apparaître les deux versions -200 et -300.

Formation à la qualification B8 CR / Chef MES

Objectif

0370. Il s'agit d'une période de vieillissement du MES confirmé pour devenir un expert dans les domaines suivants :
- a. la conduite des missions, avec tout type de chargement (notamment ceux soumis aux règlements IATA) ;
 - b. la connaissance technique de l'avion ;
 - c. la pratique de l'anglais ;
 - d. la documentation réglementaire ;
 - e. le CRM ;
 - f. la doctrine d'emploi et d'instruction.
0371. Le futur chef mécanicien d'équipage soute devra être en mesure d'assurer la fonction de parrain auprès des MES, des TLM et des ALM à l'instruction en unité, sous la supervision de son chef de spécialité.
0372. Le chef de spécialité veillera à la progression du mécanicien d'équipage dans ces domaines, notamment lors des contrôles sur ligne.
0373. De solides connaissances des règles de l'air (CAG, CAM et AMV) seront recherchées.

Instruction théorique

0374. Néant

Instruction pratique

0375. Les domaines de connaissances seront listés par la cellule standardisation du CIET et tiendront compte des évolutions documentaires, au travers d'un fichier disponible sur le SharePoint du CIET (escadrille instruction/documentation examens).

Contrôle

0376. Au moment de la demande de désignation d'examineur, le mécanicien d'équipage soute doit :
- a. justifier d'une expérience en vol jugée suffisante par son chef de spécialité et son commandant d'unité ;
 - b. détenir le niveau de compétence linguistique requis au [094](#) ;
 - c. être titulaire d'une licence B6 « mécanicien d'équipage soute confirmé ».
0377. Les épreuves consistent en :
- a. un test écrit de connaissances type QCR de 20 questions minimum (note minimale 15/20) ;
 - b. une épreuve sur avion en mission avec décroché à l'étranger avec chargement, supervisée par un examinateur désigné par le CIET/escadrille standardisation.

Sanction

0378. Attribution de la qualification transport B8 « chef mécanicien d'équipage soute LM-CR ».

Formation à la qualification instructeur MES instructeur / LMI

Objectif

0379. Le mécanicien d'équipage soute instructeur ou « LMI » doit être capable de :

- a. dispenser la formation en unité ;
- b. dispenser la formation en centre de formation de la BAAP.

Instruction théorique

0380. L'instruction théorique est délivrée durant le stage pédagogique SQI dispensé par le CIET 340.

Instruction pratique

0381. L'instruction pratique est délivrée durant le stage pratique SQI dispensé par des instructeurs des EIE respectives.

0382. Sur A400M, cette phase est composée de deux séances LMWST et de deux vols d'instruction.

Contrôle

0383. Pour être présenté au stage SQI, le chef MES doit :

- a. être titulaire d'une licence chef mécanicien d'équipage soute LM CR valide ;
- b. détenir le niveau de compétence linguistique définie au [094](#) ;
- c. justifier d'une expérience en vol jugée suffisante par son commandant d'unité et son chef de spécialité.

Épreuve

0384. L'épreuve consiste en un contrôle pédagogique effectué en vol avec un examinateur désigné par le CIET.

0385. Il s'agira d'une mission d'aérotransport comportant au moins deux étapes, avec chargement de passagers et/ou de fret.

Sanction

0386. Attribution de la qualification transport A « mécanicien d'équipage soute instructeur LMI » sur A400M et « mécanicien d'équipage soute instructeur » sur CN235.

Cycle de formation complémentaire des mécaniciens d'équipage soute

Généralités

0387. Ce chapitre est relatif à l'instruction des mécaniciens d'équipage conduite ou soute d'active, affectés en unité aérienne et des titulaires d'une qualification transport, B ou A sur ATA/ATT.

Cursus standard de progression

0388. La réalisation des stages « Type Rating » et « Maintenance Course » délivrés au sein du centre de formation A400M (respectivement cours UIS et UTI soute CN235) permet au mécanicien d'équipage d'obtenir la qualification transport D « mécanicien d'équipage soute à l'instruction TLM ILT » (resp. « Mécanicien d'équipage soute à l'instruction »).
0389. Dans ce cycle de formation, le repère dans l'indice de spécialité est invariant.
0390. La licence D sera validée lorsque l'intéressé aura validé les items du livret de formation QTA concernant la partie « équipements de sécurité » et les « procédures secours ».
0391. Le cycle de formation complémentaire est effectué jusqu'à atteindre le niveau de qualification détenu auparavant. Dès le niveau atteint, le mécanicien d'équipage reprend le cursus initial mécanicien d'équipage soute / TLM.

Accession à la qualification B mécanicien d'équipage soute / TLM.

Objectif

0392. Cette phase est une période de prise d'expérience du MES à l'issue de sa transformation machine pour le familiariser avec sa nouvelle unité et ses missions.

Instruction théorique

0393. Sur A400M, l'instruction théorique comprend :
- a. une formation « Type Rating » en centre de formation ;
 - b. une formation « Maintenance Course » en centre de formation.
0394. Sur CN235, l'instruction théorique comprend :
- a. une formation technique soute au sein de la DIS (CN235-200/300) ;
 - b. un stage utilisation soute dispensé par des instructeurs de l'EIE (CN235-200/300).

Instruction pratique

0395. Pour tout type d'aéronef, le mécanicien d'équipage soute à l'instruction effectue le programme du livret de progression édité par les EIE.
0396. Sur CN235, avant de débiter la formation en unité, deux vols de sécurité effectués en EIE et validant l'emploi des équipements respiratoires et l'ouverture des portes parachutistes sur chaque variante (un vol de sécurité effectué sur CN235-200, un vol de sécurité effectué sur CN235-300). Une note minimale de 12/20 est exigée pour chacun des deux vols.

Contrôle

0397. Pour être présenté au contrôle, un MES à l'instruction en cycle de formation complémentaire doit justifier d'un nombre d'heures de vol sur l'avion jugé suffisant par le chef de spécialité (sur CN235, au minimum 15 heures de vol sur chaque variante).
0398. De plus, pour être présenté aux épreuves d'accession à la qualification B, le MES à l'instruction en cycle de formation complémentaire doit :
- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation en unité ;
 - b. détenir la compétence linguistique minimale définie au [094](#).

Épreuves

0399. Les épreuves comprennent :

- a. un test de connaissances au sol en unité QCR (75% de bonnes réponses), et pour le CN235, commun aux deux variantes ;
- b. un contrôle en ligne sur avion, avec découché, effectué par un examinateur désigné par le CIET portant sur l'application des procédures (normales/secours) et comprenant un chargement réel et significatif.

0400. Au cours de ce contrôle en ligne, le MES doit être évalué sur son aptitude à exercer sur ce type d'aéronef, sous réserve d'avoir précédemment exercé sur un autre type l'une des fonctions ci-dessous :

- a. mécanicien d'équipage conduite qualifié « chef de soute » ;
- b. mécanicien d'équipage soute ou conduite opérationnel ;
- c. mécanicien d'équipage soute ou conduite confirmé ;
- d. chef mécanicien d'équipage soute ou conduite.

Sanction

0401. Attribution de la qualification transport B, et une licence portant mention de la qualification pour laquelle il a été évalué (par exemple LCR ou CR)

Accession à la qualification instructeur LMI

Objectif

0402. Ce chapitre décrit, pour les titulaires d'une qualification transport A sur un avion, les conditions pour obtenir sur le nouveau type d'aéronef, une licence de mécanicien d'équipage soute instructeur.

Instruction théorique

0403. Uniquement pour les candidats ne provenant pas de la BAAP : réalisation du stage pédagogique SQI dispensé par le CIET.

Instruction pratique

0404. L'instruction pratique dispensée par l'EIE A400M comprend :

- a. une présentation et une formation au poste de pupitreur sur LMWST ;
- b. une séance LMWST au profit d'un élève (Student loadmaster) ;
- c. un vol logistique avec élève.

0405. Sur CN235, l'instruction pratique est dispensée par l'EIE CN235. Elle suit le même programme SQI que pour une primo-accession à la qualification A.

Contrôle

0406. Pour être présenté au contrôle, un MES ou MEC déjà titulaire d'une qualification transport A doit détenir une expérience en vol sur le type, jugée suffisante par le chef de spécialité (sur CN235, un minimum de 25h par variante).

0407. Il doit également remplir les conditions suivantes :

- a. détenir une licence de chef mécanicien d'équipage soute valide sur cet avion ;
- b. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction ;
- c. détenir la compétence linguistique définie au [094](#).

Épreuves

0408. L'épreuve est un contrôle pédagogique supervisé par un examinateur désigné par le CIET au cours d'une mission d'instruction de l'unité au profit d'un MES à l'instruction (qualification D).
0409. Sur CN235, l'épreuve doit de plus être réalisée sur une mission d'aérotransport comportant au moins deux étapes, avec un chargement réel, sur une des deux variantes.

Sanction

0410. Délivrance d'une licence « mécanicien d'équipage soute instructeur » et qualification transport A sur le type.

Mécaniciens d'équipage abonnés

0411. Le cursus de formation est identique à celui des MES affectés en unité. Toutefois, des adaptations pourront être envisagées afin de prendre en compte l'expérience des intéressés ou s'adapter aux contraintes rencontrées.

Cycle de formation des mécaniciens d'équipage soute engagés au titre de la réserve

0412. Le cursus de formation est identique à celui des MES en activité. Toutefois, des adaptations pourront être envisagées afin de prendre en compte l'expérience des intéressés ou s'adapter aux contraintes rencontrées.

MES étrangers « en échange »

0413. La transposition de la qualification nationale du personnel en échange en qualification BAAP fera l'objet d'un programme individualisé et optimisé en fonction de ses compétences nationales.
0414. Ce programme « à la carte » sera proposé par l'unité au CIET et à la BAAP pour validation.

Section VI - Aides soutiers / ALM

Cycle de formation initiale des aides soutiers

Généralités

0415. Ce chapitre est relatif à l'instruction :

- a. des PNN MTA sur A400M, affectés en unité aérienne ;
- b. et candidats à une première accession à une qualification transport.

0416. La progression comporte les qualifications successives suivantes :

- a. aide-soutier opérationnel sur A400M ;
- b. ALM ILT (Assistant Loadmaster In Line Training) ;
- c. ALM LMR (Assistant Loadmaster Logistic Mission Ready).

Cursus standard de progression

0417. Le cycle de formation initial des aides-soutiers / ALM est décrit au [chapitre 6 du titre A](#).

Formation à la qualification aide-soutier à l'instruction / ALM ILT

Objectif

0418. Cette formation consiste en une phase d'acquisition des connaissances théoriques préalables à l'adaptation en ligne.

Instruction théorique

0419. L'instruction théorique comporte :

- a. un stage d'information aéronautique réalisé au CIET 340 ;
- b. un stage d'anglais au centre de langue aéronautique spécialisé de TOURS (CLAS) ;
- c. un stage sol « spécialisation avion d'arme » effectué en UIS, ou en centre de formation A400M.

Instruction pratique

0420. L'instruction pratique se compose d'un stage UTI soute en EIE A400M.

Contrôle

0421. Peuvent postuler à la qualification d'ALM ILT les candidats ayant réussi les épreuves de sélection d'aide-soutier, et suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus.

Épreuves

0422. Les épreuves se composent de :

- a. un test de connaissances aéronautiques générales, à l'issue du stage d'information aéronautique au CIET 340 (note minimale 12/20).

- b. un test de connaissances générales sur l'avion d'arme, à l'issue de l'UTI soute (75% de bonnes réponses).

Sanction

0423. La réussite aux épreuves confère la qualification ALM ILT sur A400M et permet l'établissement d'une licence « Assistant Loadmaster In Line Training/ALM ILT » sur A400M.

Formation à la qualification aide-soutier opérationnel / ALM LMR

Objectif

0424. L'ALM LMR effectue les opérations et en demeure pleinement responsable dans les domaines d'activité suivants sous le contrôle d'un TLM LMR (Technical Loadmaster Logistic Mission Ready) sur A400M à poste :
- a. aide dans la préparation de la mission à l'unité ;
 - b. aide dans l'exécution de la visite avant le premier vol de la journée (VAVJ) et après dernier vol (APDV) de la soute ;
 - c. réalisation de certaines opérations de servicing et de handling ;
 - d. aide lors des changements de versions ;
 - e. aide à l'exécution du chargement (répartition, arrimage) ;
 - f. fonction aide sécurité cabine.

A400M 01514

Instruction théorique

0425. Néant.

Instruction pratique

0426. L'instruction pratique d'une durée minimale de 6 mois s'effectue en unité et représente un minimum de 100 H de vol sur l'avion d'arme.
0427. Elle est cadrée par un programme défini dans un livret de progression ou à défaut un programme proposé par le chef de spécialité et validé par le CIET/escadrille standardisation.

Contrôle

0428. Peuvent postuler à la qualification d'aide-soutier opérationnel /ALM LMR les candidats :
- a. détenant une licence valide d'ALM IL ;
 - b. ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus ;
 - c. détenant la compétence linguistique minimale PLS 1111 ou TOEIC 225.

Épreuves

0429. L'épreuve est un contrôle en ligne effectué par un examinateur désigné par le CIET sur une mission de l'unité comportant un chargement significatif, le candidat œuvrant alors sous la responsabilité d'un TLM / LMR.

Sanction

0430. La réussite aux épreuves définies ci-dessus permet à l'ALM ILT :
- a. de se voir délivrer le certificat d'aide-soutier ;
 - b. de recevoir l'indice 145333 ;
 - c. de se voir attribuer une licence « ALM / LMR » sur A400M.

Section VII - Équipage sécurité cabine

Cycle de formation initiale des équipages sécurité cabine (ESC)

Généralités

0431. Ce chapitre est relatif à l'instruction :

- a. des équipages sécurité cabine d'active, affectés en unité aérienne ;
- b. des candidats à une première accession à une qualification transport ou à un repère dans l'indice de spécialité transport.

0432. La progression comporte les qualifications logistiques successives suivantes :

- a. équipage sécurité cabine à l'instruction ;
- b. équipage sécurité cabine opérationnel ;
- c. équipage sécurité cabine confirmé ;
- d. chef équipage sécurité cabine chef de cabine Falcon (CCF) ou chef mécanicien sécurité cabine chef de cabine principal (CCP) ;
- e. équipage sécurité cabine instructeur.

0433. La qualification Loadmaster fait désormais l'objet d'une compétence « ESC Loadmaster ».

0434. Cette compétence peut être obtenu à partir de la qualification ESC opérationnel sur A330 AUG.

0435. Certains instructeurs, en fonction des emplois tenus au sein de leur unité peuvent se voir conférer un agrément d'examineur. Cet agrément vaut pour des types de contrôle précis et pour une durée déterminée. Ces éléments sont consultables sur le site intradef du CIET.

Cursus standard de progression

0436. Le cycle de formation initial des équipage sécurité cabine est décrit au [chapitre 6 du titre A](#).

Formation au brevet convoyeur de l'air

Objectif

0437. Le but de cette phase est de permettre à l'élève ESC :

- a. d'obtenir le brevet de convoyeur de l'air, indice de spécialité 1452 repère 40 ;
- b. d'obtenir la qualification ESC à l'instruction, qualification transport D ;
- c. d'assurer les fonctions d'adjoint sécurité cabine sous la responsabilité d'un ESC opérationnel qualification transport B.

Instruction théorique

0438. Durant l'affectation dans l'unité d'origine, la formation de l'ESC comprend :

- a. un stage technique théorique à l'EFMAD 03.321 de Rochefort ;
- b. un stage d'anglais CLAS (Tours) ;
- c. un stage sol de formation aéronautique SME (CIET 340) ;

- d. un stage sol d'intégration BAAP SIB (CIET 340).
0439. Durant l'affectation dans l'unité d'emploi, la formation de l'ESC comprend :
- a. un stage Cabin Crew Attestation (CCA) réalisé dans un centre de formation civil dont les examens théorique et pratique sont homologués par la DGAC ou un stage d'intégration adapté en EIE pour le personnel disposant d'un diplôme CCA valide de moins de 5 ans ;
 - b. un stage sol « spécialisation avion d'arme » en EIE.
0440. Les vols d'instruction peuvent être effectués en ayant réalisé la spécialisation avion d'arme et a minima le CCA théorique. Le contrôle brevet devra être effectué une fois la partie pratique du CCA validée.

Instruction pratique

0441. L'instruction pratique s'effectue en unité à l'issue de la formation théorique et comporte un minimum de 50 heures de vol réalisé sur l'ensemble des aéronefs de l'unité.

Contrôle

0442. Peuvent postuler au brevet de CVA les candidats ayant :
- a. réussi le concours d'intégration ;
 - b. suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus ;
 - c. la compétence linguistique minimale requise.

Épreuves

0443. Les épreuves comprennent :
- a. l'examen de l'ECAS-UV1 ;
 - b. un vol de contrôle d'aptitude au brevet, effectué par le chef de spécialité ou son adjoint ou un testeur désigné par le CIET.
0444. L'annexe III de [l'instruction n°22626/DEF/DRH-AA/SDAG](#) est une synthèse de la progression.
0445. Une note finale est calculée et représente la moyenne des trois notes détaillées ci-dessous.
- a. La note générale d'instruction sol (mini 12/20) est la moyenne des notes suivantes :
 - (1) la note du stage EFMAD 03.321 (Rocheft) ;
 - (2) la note du stage d'anglais (CLAS Tours) ;
 - (3) la note du SME-ECAS-UV1 ;
 - (4) la note des connaissances avion d'arme.
 - b. La note générale d'instruction vol (notée sur 20) est la moyenne des notes suivantes :
 - (1) la moyenne des notes attribuées aux différents vols d'instruction effectués au cours de la progression (hors vols QT sur CN235) ;
 - (2) la note du vol de contrôle d'aptitude au brevet (sur une mission transport de passagers).
0446. La note de valeur militaire (notée sur 20) est la moyenne des notes suivantes :

- (1) la note du stage de formation à l'encadrement (stage SFE à Rochefort) ;
 - (2) la note d'aptitude générale, donnée par le commandant d'unité après 3 mois de présence effective dans l'unité. Cette note tient compte des connaissances militaires, de la présentation et de la manière de servir du candidat.
0447. Les notes générales d'instruction au sol et en vol, et la note de valeur militaire doivent toutes les trois être supérieures ou égale à 12/20 pour l'obtention du brevet.
0448. La note du vol de contrôle d'aptitude doit être supérieure ou égale à 12/20 pour l'obtention du brevet.
0449. La note finale, moyenne des notes sol, vol et valeur militaire, permet le classement des candidats.

Sanction

0450. La réussite au stage SME et aux ECAS UV1 permet à l'élève ESC d'être affecté en unité aérienne et d'obtenir l'indice de spécialité 145220.
0451. La réussite au vol de contrôle d'aptitude au brevet permet au chef de spécialité d'instruire le mémoire de proposition d'attribution du brevet afin que l'élève ESC obtienne :
- a. le brevet de CVA, indice de spécialité 145240 ;
 - b. la qualification ESC à l'instruction, qualification transport D / compétence particulière « Adjoint Sécurité Cabine ».

Formation à la qualification ESC opérationnel

Objectif

0452. L'ESC opérationnel doit être capable d'assurer les fonctions de chef de cabine sur toutes les missions de l'unité.

Instruction théorique

0453. L'instruction théorique comprend le stage chef de cabine en EIE.
0454. Le stage CRM initial sera réalisé entre le 18^{ème} et le 24^{ème} mois de présence à l'unité. Ce stage n'est pas un prérequis pour l'obtention du repère 5.

Instruction pratique

0455. L'instruction pratique s'effectue en EIE et comporte une formation en vol spécifique au type d'avion.

Contrôle

0456. Peuvent postuler à une qualification d'ESC opérationnel, les candidats :
- a. ayant la compétence linguistique minimale définie au titre 1 (1.5.4.2) ;
 - b. ayant suivi une sensibilisation à l'utilisation du DAE à bord des aéronefs (briefing unité, médecin PN ou moniteur de secourisme) ;
 - c. titulaires d'une licence d'ESC à l'instruction ;
 - d. ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus.

Épreuves

0457. Les épreuves comportent :

- a. un contrôle au sol portant sur les connaissances avion d'arme (utilisation, limitations, sécurité) ;
- b. un contrôle en vol effectué par un examinateur désigné par le CIET au cours d'une mission opérationnelle.

0458. Le contrôle ESC opérationnel sur la deuxième machine peut être effectué par un examinateur unité.

Sanction

0459. La réussite aux épreuves définies ci-dessus permet à l'intéressé de se voir décerner une qualification d'ESC opérationnel, qualification transport B, repère 5.

Formation à la qualification ESC confirmé

Objectif

0460. L'ESC confirmé doit être capable d'exercer ses fonctions sur tous types de missions de l'unité.

Instruction théorique

0461. Elle se compose du stage ITTC (au CIET) Préparation de l'ECAS UV2.

Instruction pratique

0462. Néant.

Contrôle

0463. Pour postuler à la qualification équipage sécurité cabine confirmé, un ESC doit :

- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
- b. détenir une licence d'équipage sécurité cabine opérationnel valide ;
- c. détenir la compétence linguistique minimale requise ;
- d. totaliser un nombre d'heures de vol sur avion jugé suffisant par le chef de spécialité.

Épreuves

0464. Les épreuves sont celles de l'ECAS UV2.

Sanction

0465. La réussite aux épreuves de l'ECAS UV2 permet de se voir délivrer la qualification ESC confirmé, qualification transport B, repère 6.

Formation à la qualification chef ESC CCF

Objectif

0466. Le chef équipage sécurité cabine Falcon doit être capable :
- a. d'exercer ses fonctions sur tous types de missions de l'unité sur un type de vecteur Falcon AUG ;
 - b. de conseiller le chef de bord / commandant de bord.

Instruction théorique

0467. L'instruction théorique se compose du stage sol « Chef ESC » en EIE.

Instruction pratique

0468. L'instruction pratique comprend l'instruction sur aéronef du stage chef ESC CCF qui sera supervisée par l'EIE Falcon et effectuée sur un type de vecteur Falcon de l'ET 60.

Contrôle

0469. Au moment de la demande de désignation d'examineur, l'ESC doit :
- a. justifier d'une expérience en vol jugée suffisante par son chef de spécialité et son commandant d'unité et en particulier sur Falcon ;
 - b. détenir la compétence linguistique minimale requise ;
 - c. être titulaire d'une licence équipage sécurité cabine confirmé valide ;
 - d. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus.

Épreuves

0470. L'ESC confirmé doit passer une épreuve sur Falcon :
- a. en mission à l'étranger avec découché ;
 - b. avec un examinateur désigné par le CIET.

Sanction

0471. Après réussite aux épreuves ci-dessus et instruction du mémoire de proposition par le chef de spécialité, l'ESC se voit décerner la qualification Chef ESC, qualification transport B, repère 8, qualification particulière CCF.

Formation à la qualification CHEF ESC CCP

Objectif

0472. Le chef ESC chef de cabine principal doit être capable :
- a. d'exercer ses fonctions sur tous types de missions de l'unité ;
 - b. d'exercer ses fonctions sur A330 ;
 - c. de conseiller le chef de bord / commandant de bord.

Instruction théorique

0473. L'instruction théorique comprend la partie théorique du stage sol « Chef ESC » en EIE.

Instruction pratique

0474. L'instruction pratique comprend la partie pratique du stage CCP en EIE effectuée sur A330.

Contrôle

0475. Au moment de la demande de désignation d'examineur, l'ESC doit :

- a. justifier d'une expérience en vol jugée suffisante par son chef de spécialité et son commandant d'unité et en particulier en tant que chef de cabine sur airbus ;
- b. détenir la compétence linguistique minimale requise ;
- c. être titulaire d'une licence équipage sécurité cabine confirmé valide ;
- d. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus.

Épreuves

0476. L'ESC confirmé doit passer une épreuve sur A330 :

- a. en mission à l'étranger avec découché ;
- b. avec un examinateur désigné par le CIET.

Sanction

0477. Après réussite aux épreuves ci-dessus et instruction du mémoire de proposition, par le chef de spécialité suivant procédure titre G CPIPN, l'ESC se voit décerner la qualification B8 Chef ESC, qualification particulière « CCP ».

Formation à la qualification ESC instructeur

Objectif

0478. L'ESC instructeur doit être capable de :

- a. dispenser la formation en unité ;
- b. dispenser la formation en centre de formation de la BAAP.

Instruction théorique

0479. L'instruction théorique comprend la partie pédagogique du stage SQL dispensé par le CIET.

Instruction pratique

0480. L'instruction pratique en présence d'un instructeur qualifié comprend :

- a. une formation Airbus ou Falcon dispensée en salle de cours ;
- b. une séance d'évaluation d'un UV Safety and Procedures au profit d'un élève ;
- c. un vol d'instruction au minimum réalisé au profit d'un élève.

Contrôle

0481. Pour être présenté au stage SQI, l'ESC doit détenir la compétence linguistique minimale requise pour un repère 8.

Épreuves

0482. L'épreuve est un contrôle pédagogique réalisé durant le stage SQI sous la supervision d'un examinateur désigné par le CIET.

Sanction

0483. La réussite au stage SQI permet l'attribution de la qualification ESC instructeur, qualification transport A.

Cycle de formation complémentaire des équipages sécurité cabine

Généralités

0484. Ce chapitre est relatif à l'instruction des ESC d'active, affectés en unité aérienne, titulaires d'une qualification transport B ou A, et candidats à une qualification transport sur un nouvel aéronef.

Cursus standard de progression

0485. À l'issue de sa transformation sur le nouveau type, l'ESC est qualifié équipage sécurité cabine à l'instruction, et la qualification transport D lui est délivrée.
0486. Dans ce cycle de formation, le repère dans l'indice de spécialité est invariant.
0487. Le cycle de formation complémentaire est effectué jusqu'à atteindre le niveau de qualification détenu auparavant. Dès le niveau atteint, l'ESC reprend le cursus initial.

Accession à la qualification B

Objectif

0488. Cette phase est une période de mûrissement de l'ESC à l'issue de sa transformation machine devant lui permettre sa familiarisation avec l'avion avant de recouvrir les qualifications détenues auparavant.

Instruction théorique

0489. L'instruction théorique est celle du stage de spécialisation aéronef dispensé à l'EIE.

Instruction pratique

0490. Pour tout type d'aéronef, l'équipage sécurité cabine à l'instruction effectue le programme du livret de progression, ou à défaut un programme défini par le chef de spécialité.

Contrôle

0491. Pour être présenté aux épreuves d'accession à la qualification B, un ESC en cycle de formation complémentaire doit :
- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
 - b. détenir la compétence linguistique minimale requise ;
 - c. justifier d'une expérience en vol jugée suffisante par son chef de spécialité et son commandant d'unité.

Épreuves

0492. Les épreuves comprennent :

- a. un test de connaissances au sol en unité ;
- b. un contrôle en ligne sur avion par un examinateur de l'unité, au cours d'une mission opérationnelle.

0493. Au cours de ce contrôle en ligne, l'ESC doit être évalué sur son aptitude à exercer sur ce type d'aéronef, sous réserve de l'avoir précédemment exercé sur un autre type, une des fonctions ci-dessous :

- a. équipage sécurité cabine opérationnel ;
- b. équipage sécurité cabine confirmé ;
- c. chef équipage sécurité cabine chef de cabine principal ;
- d. chef équipage sécurité cabine chef de cabine Falcon.

Sanction

0494. La réussite aux épreuves ci-dessus confère à l'ESC en cycle de formation complémentaire la qualification transport « B », et une licence sur le type portant mention de la qualification pour laquelle il a été évalué.

Accession à la qualification instructeur

Objectif

0495. Ce chapitre décrit, pour les titulaires d'une qualification transport A sur un avion, les conditions pour obtenir sur le nouveau type d'aéronef une licence d'équipage sécurité cabine instructeur.

Instruction théorique

0496. Néant.

Instruction pratique

0497. L'ESC effectue les modules pertinents de la formation SQI pratique sur le nouvel aéronef sous la responsabilité du chef de spécialité. Le programme adapté est proposé par le chef de spécialité et validé par le CIET.

Contrôle

0498. Pour être présenté à l'épreuve d'aptitude aux fonctions d'ESC instructeur sur un avion, un ESC titulaire d'une qualification transport A doit remplir les conditions suivantes :

- a. cas 1 : ESC déjà qualifié sur un autre type (Airbus/Falcon) :
 - (1) détenir une expérience minimale de 50h de vol sur l'avion dont 6 missions avec passagers ;
 - (2) détenir une licence de chef ESC chef de cabine principal et/ou chef de cabine Falcon valide sur cet avion ;
 - (3) avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
 - (4) détenir la compétence linguistique minimale requise pour un repère 8.

- b. cas 2 : ESC déjà qualifié sur Falcon, en qualification sur un autre type (F7x/F900/F2000) et ayant plus de 400h de vol sur Falcon :
- (1) détenir une licence de chef ESC chef de cabine principal et/ou chef de cabine Falcon valide sur cet avion ;
 - (2) avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
 - (3) détenir la compétence linguistique minimale requise pour un repère 8.
- c. cas 3 : ESC déjà qualifié sur Falcon, en qualification sur un nouveau vecteur (F7x/F900/F2000) et ayant moins de 400h de vol sur Falcon :
- (1) avoir réalisé 3 missions avec PAX ;
 - (2) détenir une licence de chef ESC chef de cabine principal et/ou chef de cabine Falcon valide sur cet avion ;
 - (3) avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
 - (4) détenir la compétence linguistique minimale requise pour un repère 8.

Épreuves

0499. L'épreuve est un contrôle pédagogique. L'examineur est désigné par le CIET.

Sanction

0500. La réussite au contrôle pédagogique donne droit à la délivrance d'une qualification d'ESC instructeur et à la qualification transport A sur le type.

Équipages sécurité cabine abonnés

0501. Le cursus de formation est identique à celui des ESC affectés en unité. Toutefois, des adaptations pourront être envisagées afin de prendre en compte l'expérience des intéressés ou s'adapter aux contraintes rencontrées.

Section VIII - Équipes sécurité cabine 1460xx issus du recrutement rang tardif

0502. Le cycle de formation des équipes sécurité cabine 1460xx issus du recrutement rang tardif est décrit au [chapitre 6 du titre A](#).

Formation au brevet de convoyeur de l'air (CVA)

Contrôle

0503. Pour être présenté au vol de contrôle d'aptitude au brevet, le personnel issu du recrutement rang tardif doit :

- a. avoir passé un test TOEIC et obtenu un PLS 1111 ;
- b. avoir réalisé le stage formation par l'encadrement (FPE) au CPOCAAE avant le premier décembre de l'année de recrutement.

Épreuve

0504. L'épreuve consiste en un vol de contrôle d'aptitude au brevet, effectué avec le chef de spécialité ou son adjoint ou un testeur désigné par le CIET. Ce contrôle tient lieu de tutorat.

Sanction

0505. La réussite au vol de contrôle d'aptitude au brevet et la constitution du mémoire de proposition par l'unité permettent à l'élève :

- a. d'obtenir le brevet de CVA (avec équivalence BE), indice de spécialité 1460, repère 4 ;
- b. d'obtenir la qualification ESC à l'instruction, qualification transport D, compétence particulière « Adjoint Sécurité Cabine ».

0506. Le BE, ainsi que le repère en 4, seront attribués dès la nomination au grade de sergent (1^{er} décembre de l'année N) et l'obtention du brevet de CVA.

Formation à la qualification ESC opérationnel

Instruction théorique

0507. L'instruction théorique comporte plusieurs volets :

- a. le stage chef de cabine en EIE ;
- b. le stage sol de formation aéronautique SME ;
- c. la préparation ECAS UV1.

Instruction pratique

0508. L'instruction pratique s'effectue en EIE et comporte une formation en vol spécifique au type d'avion.

Contrôle

0509. Les épreuves se composent des éléments suivants :

- a. les ECAS UV1 qui se déroulent au CIET (année N+1) ;
- b. un contrôle au sol portant sur les connaissances avion d'arme (utilisation, limitations, sécurité) ;
- c. un contrôle en vol effectué avec un examinateur désigné par le CIET au cours d'une mission opérationnelle.

Sanction

0510. La réussite aux épreuves définies ci-dessus permet de se voir décerner la qualification d'ESC opérationnel, qualification transport « B ».

0511. Particularité de l'ET60 : l'accession à la qualification ESC opérationnel peut être effectuée indifféremment sur A330AUG ou sur Falcon.

Formation à la qualification ESC confirmé

Objectif

0512. L'ESC confirmé doit être capable d'exercer ses fonctions sur tous types de missions de l'unité.

Instruction théorique

0513. L'instruction théorique se compose des éléments suivants :

- d. le stage ITTC (au CIET) ;
- e. la préparation à l'ECAS UV2.

Contrôle

0514. Pour postuler à la qualification ESC confirmé, un ESC doit :

- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
- b. détenir une licence d'ESC opérationnel valide ;
- c. détenir la compétence linguistique minimale requise.

Épreuves

0515. Les épreuves sont celles de :

- a. la S2 partie militaire (année N+2 en moyenne) ;
- b. l'ECAS UV2 (année N+3 en moyenne).

Sanction

0516. La réussite aux épreuves permet l'attribution de la qualification d'ESC confirmé, qualification transport B, repère 6 ainsi que le brevet supérieur (BS).

0517. Le BS sera attribué dès l'attribution du repère 6.

Formation à la qualification chef ESC CCP/ CCF

Objectif

0518. Le chef ESC CCP/CCF doit être capable :
- a. d'exercer ses fonctions sur tous types de missions de l'unité ;
 - b. d'exercer ses fonctions sur A330 ou sur Falcon ;
 - c. de conseiller le chef de bord / commandant de bord.

Instruction théorique

0519. Elle est dispensée au travers du stage sol « Chef ESC » en EIE.

Instruction pratique

0520. L'instruction pratique comprend la partie pratique du stage CCP / CCF sur l'aéronef concerné.

Contrôle

0521. Au moment de la demande de désignation d'examineur, l'ESC doit :
- a. justifier d'un total de 300h minimum à partir de la qualification ESC opérationnel sur le type d'appareil concerné ;
 - b. détenir la compétence linguistique minimale requise ;
 - c. être titulaire d'une licence ESC confirmé valide ;
 - d. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus.

Épreuves

0522. L'ESC confirmé doit passer une épreuve sur avion type en mission à l'étranger avec décroché sous la supervision d'un examinateur désigné par le CIET.

Sanction

0523. Après réussite aux épreuves et instruction du mémoire de proposition par le chef de spécialité, l'ESC se voit décerner la qualification chef ESC, qualification transport B, repère 8, qualification particulière « CCP » ou « CCF ».

Section IX - Agents sécurité cabine

Cycle de formation initiale des agents sécurité cabine

Généralités

0524. Ce chapitre est relatif à l'instruction :

- a. des agents sécurité cabine (ASC) d'active, affectés en unité aérienne ;
- b. des candidats à une première accession à une qualification transport ou à un repère dans l'indice de spécialité transport.

0525. La progression comporte les qualifications logistiques successives suivantes :

- a. agent sécurité cabine à l'instruction ;
- b. agent sécurité cabine opérationnel.

Cursus standard de progression

0526. Le cycle de formation initial des agents sécurité cabine est décrit au [chapitre 6 du titre A](#).

Formation à la qualification ASC opérationnel

Objectif

0527. Affecté dans son unité d'emploi dès son recrutement, l'ASC bénéficie d'une période probatoire de 6 mois qui peut être renouvelée 2 fois sans excéder 18 mois, pour obtenir le certificat d'aptitude à l'emploi technicien (CAET).

Instruction théorique

0528. L'instruction théorique comporte :

- a. la partie théorique du stage d'intégration (stage CCA externalisé), ou stage d'intégration adapté en EIE (personnel disposant d'un diplôme CCA civil valide de moins de 5 ans uniquement) ;
- b. un stage sol « spécialisation avion d'arme » en EIE ;
- c. le stage CRM initial sera réalisé entre le 18^{ème} et le 24^{ème} mois de présence à l'unité. Ce stage n'est pas un prérequis pour l'obtention de la qualification d'ASC opérationnel.

Instruction pratique

0529. L'instruction pratique comporte :

- a. la partie pratique en EIE (AFCA) ;
- b. une formation en vol spécifique au type d'avion.

Contrôle

Prérequis :

0530. Peuvent postuler à une qualification d'agent sécurité cabine opérationnel, les candidats ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus.

Épreuves

0531. Les épreuves comportent :

- a. un contrôle au sol (75% minimum de bonnes réponses) ;
- b. un test en vol effectué avec un examinateur au cours d'une mission opérationnelle.

Sanction

0532. La réussite aux épreuves définies ci-dessus permet l'attribution de la qualification d'ASC opérationnel, qualification transport B repère de spécialité 33, ainsi que l'obtention du CAET.

Réussite à la passerelle expérience ou terminale

0533. L'ASC ayant réussi la passerelle expérience ou terminale suit le cycle de formation du personnel navigant 1460xx issu du recrutement rang tardif.

FALCON 01620

Section X - Volontaires de l'armée de l'Air et de l'Espace – assistants sécurité cabine

Cycle de formation initiale des assistants sécurité cabine

Généralités

0534. Instruction n° 2020/DEF/DRH-AA/SDGR/BGA relative au recrutement, à la formation et à la gestion des volontaires dans l'armée de l'Air et de l'Espace du 12 octobre 2012.
0535. Ce chapitre est relatif à l'instruction des assistants sécurité cabine d'active, affectés en unité aérienne, et candidats à une première accession à une qualification transport ou à un repère dans l'indice de spécialité transport.
0536. La progression comporte les qualifications logistiques successives suivantes :
- a. assistant sécurité cabine à l'instruction ;
 - b. assistant sécurité cabine opérationnel ;
 - c. passerelle MTA agent sécurité cabine.

Cursus standard de progression

0537. Le cycle de formation initial des Volontaires de l'armée de l'Air et de l'Espace – Assistants Sécurité Cabine est décrit au [chapitre 6 du titre A](#).

Formation à la qualification VAAE-ASC opérationnel

Objectif

0538. Affecté dans son unité d'emploi dès son recrutement, le VAAE-ASC bénéficie d'une période probatoire de 3 mois prolongeable jusqu'à 6 mois au plus pour obtenir le CAEV (Certificat d'aptitude à l'emploi volontaire).

Instruction théorique

0539. L'instruction théorique comporte un stage sol « spécialisation avion d'arme » en EIE (A330).

Instruction pratique

0540. L'instruction pratique comporte une formation en vol spécifique au type d'avion (A330).

Contrôle

0541. Peuvent postuler à une qualification d'assistant sécurité cabine opérationnel, les candidats ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus.

Épreuves

0542. Les épreuves comportent :
- a. un contrôle au sol portant sur les connaissances suivantes :
 - (1) généralités aéronautiques ;
 - (2) connaissance avion ;
 - (3) passager requis ;

- (4) commissariat ;
- (5) hôtellerie ;
- b. un contrôle en vol effectué au cours d'une mission opérationnelle avec un examinateur désigné par le CIET.

Sanction

0543. La réussite aux épreuves définies ci-dessus permet l'attribution de la qualification d'assistant sécurité cabine opérationnel, qualification transport « B » repère de spécialité 12. À l'obtention du CAEV, attribution du repère de spécialité 13.

Formation à la qualification MTA - agent sécurité cabine

0544. Au bout de 2 ans le VAA-ASC a la possibilité de signer un contrat MTA et d'intégrer le cursus de formation d'agent sécurité cabine.

Section XI - Personnel santé

Généralités

0545. Ce chapitre définit la participation du CIET et des EIE dans le cadre des formations d'adaptation à l'emploi dans le milieu aéronautique du personnel santé amené à être embarqué à bord des aéronefs de transport de la BAAP en tant que membre d'équipage : Aeromedical Evacuation Crew Member (AECM³).
0546. Ces formations sont organisées par le centre de formation en médecine aéronautique (CFMA) en lien étroit avec l'échelon santé spécialisé en milieu aéronautique de la direction de la médecine de force (DMF/ESSMA).

Formations d'adaptation au milieu

0547. Dans le cadre de l'adaptation au milieu aéronautique, différentes formations au profit des équipes d'évacuations médicales aériennes (Aeromedical Evacuation, AE) sont programmées chaque année. Elles concernent de manière non exhaustive les aéronefs suivants : Falcon 900 et 2000, Casa CN235, A400M.
0548. Une formation spécifique est également dispensée au personnel santé assurant le soutien médical lors de missions de largage très grande hauteur (TGH)⁴. Elle concerne principalement les aéronefs suivants : C130, A400M, CN235.
0549. Conformément au STANAG 3204⁵, la formation sur ces aéronefs doit prévoir :
- a. une information en sécurité sauvetage sur les équipements et les procédures secours ;
 - b. une présentation des procédures d'embarquement et de débarquement des patients ;
 - c. une présentation de la mise œuvre de moyens en alimentation électrique et en oxygène, leurs procédures et accessoires associés ;
 - d. selon la disponibilité aéronef, un vol de familiarisation pouvant inclure un exercice de simulation médicale en vol.
0550. Les instructeurs affectés en unité ainsi qu'au CIET ou en EIE seront sollicités pour assurer ces formations cadrées par message ou note du service de santé des armées⁶.

Médecins militaires brevetés supérieurs de médecine aéronautique (BSMA)

0551. Les médecins militaires titulaires du brevet supérieur de médecine aéronautique peuvent être embarqué en tant qu'AECM dans le cadre de la prorogation de la validité de ce brevet pour un volume annuel de cinq heures de vol⁷.

³ PAA 03-337 CPMRA TRANSPORT – 1058.

⁴ Note n°00037/EVDG/DPMO/BPO du 30 septembre 2010.

⁵ STANAG 3204, annexe F.

⁶ Note n°72/EVDG/DPMO/CFMA/NP pour l'année 2020-2021.

⁷ Grille d'attribution de crédits pour la formation continue en médecine aéronautique validée par le comité pédagogique du CFMA du 28 mars 2017.

Section XII - Officier de l'air breveté convoyeur de l'air (CVA)

0552. Les officiers de l'air brevetés convoyeur de l'air (CVA) peuvent comme tout personnel paramédical des armées être embarqués en tant qu'AECM pour renforcer un équipage militaire ou civil, français ou étranger sans fonction de sécurité cabine pour des missions opérationnelles, de soutien, d'instruction ou d'expertise. Ils effectuent au besoin les formations d'adaptation milieu sur les nouveaux aéronefs.
0553. Afin de bénéficier d'une licence de vol en qualité d'AECM délivrée par les commandants d'unité respectifs, ils doivent remplir les critères suivants :
- a. être apte médicalement à la spécialité (VMP / visite CEMPN à jour) ;
 - b. justifier d'un maintien des compétences (MDC) paramédicales dans les 12 derniers mois (soit sous la forme d'une période de stage dédié, soit un par une activité régulière répartie sur l'année) ;
 - c. avoir effectué un rappel de manœuvres de sécurité sauvetage sur les aéronefs employés durant l'année N-1.
0554. Leur suivi est à la charge des unités d'affectation des intéressés.
0555. Par ailleurs, les CVA comme tout personnel navigant de l'armée de l'Air et de l'Espace non à jour de licence de vol, peuvent être embarqués comme Additional Flying Branch Crew Member (AFCM).

Section XIII - Infirmiers convoyeurs de l'armée de l'Air et de l'Espace

0556. Le brevet d'infirmier convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace (ICvAAE) est défini par [l'instruction N°504129/DEF/DCSSA/RH/GRM/MITHA du 21 février 2014](#).
0557. Ce brevet, bien que délivré par l'École du Val-de-Grâce (EVDG), comprend deux certificats sous responsabilités distinctes :
- a. le certificat d'infirmier convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace (CICvAAE) certifie la réussite de la phase 1 et est délivré par l'EVDG ;
 - b. le certificat opérationnel du convoyage aérosanitaire (COCAS) certifie la réussite de la phase 2 et est délivré par le GBAAP.
0558. L'obtention des deux certificats atteste de la compétence d'infirmier convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace et autorise l'emploi en tant qu'ICvAAE sans attendre l'édition du brevet délivré par l'EVDG.
0559. En cours de carrière, l'évolution des ICvAAE dans le parcours standard de progression est placée sous la responsabilité du GBAAP et est mise en œuvre par le commandement de l'EAS.

Formation initiale de l'infirmier convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace

0560. La formation initiale du militaire infirmier technicien des hôpitaux des armées, théorique et pratique, se déroule en deux phases conformément à l'instruction citée ci-dessus.

Phase 1 : Certificat d'infirmier convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace (CICvAAE)

Objectif

0561. Cette première phase de formation spécialisée, d'une durée d'environ quinze semaines, doit permettre au stagiaire ICvAAE d'acquérir les connaissances de base nécessaires à l'emploi dans l'environnement aéronautique. Elle est placée sous la responsabilité du Centre de Formation à la Médecine Aéronautique (CFMA) de l'EVDG.

Instruction théorique et pratique

0562. Les modalités pratiques ainsi que le contenu pédagogique font l'objet chaque année d'une note d'organisation éditée par le Centre de Formation en Médecine Aéronautique (CFMA) du service de Santé des Armées (SSA).
0563. Cette première phase comprend 3 unités de valeurs (UV) :
- a. UV1 : enseignement médico-physiologique aéronautique ;
 - b. UV2 : évacuations médicales par voie aérienne et soins critiques (prérequis : stages de mise en condition de blessés de guerre et transfusion de l'avant) ;
 - c. UV3 : connaissance de l'environnement professionnel au sein de l'armée de l'Air et de l'Espace.
0564. Pour permettre la réalisation de cette dernière UV, le CFMA exprime son besoin au Centre d'Instruction des Équipages de Transport (CIET), qui coordonne la programmation des différents modules avions avec l'ensemble des Escadrilles d'Instruction des Équipages (EIE), ainsi qu'à l'Escadron de Transformation Phenix (ETP) pour la partie MRTT.

Contrôle

0565. Les cours dispensés au CFMA sont sanctionnés par des examens de contrôle de connaissances sous la responsabilité du chef du CFMA. Ces épreuves permettent la validation de l'UV 1 et de l'UV 2.

0566. Chaque instruction délivrée par les EIE, le CIET et l'ETP, est sanctionnée par un test qui permet de valider l'UV3.
0567. La note obtenue doit être supérieure ou égale à 12 sur 20 à chacun des tests effectués. Les candidats ayant satisfait à l'examen terminal de cette phase 1 se voient attribuer le CICvAAE, délivré par l'EVDG.
0568. Suite à l'obtention du Certificat d'Infirmier Convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace, le stagiaire ICvAAE intègre la phase 2.

Traitement de l'échec

0569. En cas d'échec de l'élève ICvAAE aux épreuves qualifiantes de la phase 1, une épreuve de rattrapage est réalisée.
0570. L'échec à ce rattrapage amène à la convocation d'un Conseil d'Examen de Progression (CEP).

Phase 2 : certification opérationnelle au convoyage aérosanitaire (COCAS)

Objectif

0571. Cette seconde phase de formation initiale, d'une durée d'environ 6 mois, doit permettre au stagiaire ICvAAE d'acquérir les connaissances et les savoir-faire pratiques nécessaires à l'emploi. Cette phase est sous la responsabilité de la BAAP et est mise en œuvre par l'EAS.
0572. Le commandant de l'EAS a la responsabilité du contenu pédagogique, de l'organisation et de la mise en œuvre de cette seconde phase.
0573. Le chef de spécialité a la responsabilité de veiller à ce que le contenu du programme pédagogique soit en cohérence avec les besoins et les évolutions de la spécialité. Il supervise la mise en œuvre de l'ensemble du programme réalisée par le référent de la formation initiale.
0574. Ce dernier travaille en étroite collaboration avec le chef des opérations pour la planification des modules (disponibilité des instructeurs, planification des vols d'instruction, logistique...).

Instruction théorique et pratique

0575. Cette seconde phase comprend 4 UV :
- a. UV 4, connaissance de l'environnement professionnel spécifique de l'escadrille aérosanitaire (82 heures) :
 - (1) module 40. Organisation de l'unité et évolution des qualifications de l'ICvAAE (5 heures) ;
 - (2) module 41. Chaînes de déclenchement des missions MEDEVAC (8 heures) ;
 - (3) module 42. Chaînes de déclenchement des missions HORS MEDEVAC (2 heures) ;
 - (4) Module 44. Formation Crew Ressource Management (CRM) initial et connaissance de la sécurité aérienne (20 heures au CIET ou à l'EAS) ;
 - (5) module 45. Connaissance des différents intervenants interagissant avec l'ICvAAE et leur rôle (23 heures).
 - b. UV 5, connaissances relatives à la conduite d'une mission opérationnelle (44 heures) :
 - (1) module 50. Préparation de mission (12 heures) ;
 - (2) module 51. Conduite de la mission, compte-rendu et débriefing (16 heures) ;
 - (3) module 52. Connaissance des lots et des appareils biomédicaux (16 heures).

- c. UV 6, connaissance des aéronefs et mise en œuvre des versions médicales des aéronefs (308 heures) :
- (1) module 60. Plan de chargement, fiche de convoyage et ergonomie de travail au sein d'un aéronef (8 heures) ;
 - (2) module 61. Versions médicales des aéronefs : cours et travaux pratiques (150 heures) ;
 - (3) connaissance des aéronefs et des versions MEDEVAC sur AIRBUS A330-200 et MRTT (62 heures) ;
 - (4) connaissance des aéronefs et des versions MEDEVAC sur A400M (17 heures) ;
 - (5) connaissance des aéronefs et des versions MEDEVAC sur CN235 (14 heures) ;
 - (6) connaissance des aéronefs et des versions MEDEVAC sur C130J (13 heures) ;
 - (7) connaissance des aéronefs et des versions MEDEVAC sur FALCON 2000 et 900 (38 heures) ;
 - (8) connaissance des aéronefs et des versions MEDEVAC sur Falcon 7X (6 heures).
- d. La validation de ces sous-modules est un prérequis avant le premier vol d'instruction sur l'aéronef concerné. Une note supérieure ou égale à 15/20 est requise ;
- e. UV 7. Vols d'instruction :
- (1) module 70. Aéronefs AIRBUS A330, minimum 3 vols ;
 - (2) module 71. Aéronefs tactiques, minimum 1 vol ;
 - (3) module 72. Aéronefs FALCON médicalisé, si possible 1 vol⁸.

0576. Les vols d'instruction seront préférablement réalisés lors de MEDEVAC.

0577. Des instructions supplémentaires au sol et/ou en vol, selon la progression de l'apprenant, sont également envisageables sur tout aéronef.

Contrôle

0578. L'instruction dispensée par l'EAS est sanctionnée par trois examens écrits théoriques, une épreuve sur table de plan de chargement, une épreuve pratique comprenant diverses mises en situations et un vol de brevet.

0579. L'élaboration des épreuves, ainsi que leurs corrections sont à la charge du référent de la formation initiale, aidé du chef de spécialité.

0580. La note obtenue doit être supérieure ou égale à 12 sur 20 à chacun des tests effectués.

0581. L'UV4 est qualifiée par une épreuve écrite « environnement professionnel » (coefficient 1).

0582. L'UV5 est qualifiée par une épreuve pratique « techniques spécifiques à la fonction ICVAE » (coefficient 2).

0583. L'UV6 est qualifiée par différentes épreuves dont la moyenne comptera pour un coefficient de 3 dans le COCAS :

⁸ Une instruction au sol est possible en fonction de la disponibilité des aéronefs.

- a. une épreuve sur table relative au plan de chargement (coefficient 1) ;
 - b. deux épreuves écrites : « aéronefs » (coefficient 2) et « AEROMEDEVAC » (coefficient 4) ;
 - c. la validation de tous les items pour les modules 606.c. 4) à 8).
0584. L'UV 7 est qualifiée par le vol de brevet (coefficient 4). L'élève ne pourra y prétendre qu'après validation des UV 4, 5 et 6 et la réalisation des vols d'instruction des modules 70, 71 et 72.
0585. Dans la mesure du possible, l'examineur pour le vol de qualification ICvAAE doit être le chef de spécialité, n'ayant pas participé aux différents vols d'instruction. En cas d'impossibilité du chef de spécialité ou si le nombre de candidats est trop important, un second examinateur sera désigné par le commandant d'unité.
0586. Les candidats ayant satisfait aux différentes épreuves certifiantes des deux phases se voient attribuer le COCAS, délivré par le GBAAP. Ce dernier s'appuiera sur un mémoire de proposition signé et argumenté par le commandant de l'EAS.

Compétences complémentaires

0587. La formation initiale, phase 1 et phase 2, comprend des modules complémentaires communs qui ne sont pas obligatoires pour l'obtention du brevet. Cependant, l'obtention des modules de « A » à « F » conditionnera la réalisation de certaines missions post-brevet. C'est pourquoi l'inscription des EICvAAE ou des ICvAAE aux formations requises doit être une priorité pour les établissements de formation concernés, en vue de l'employabilité et de l'engagement opérationnel des ICvAAE.
0588. Les modules prioritairement intégrés à la phase 1 :
- a. urgences pédiatriques (18 heures) ;
 - b. accouchement inopiné (6 heures) ;
 - c. NRBC (18 heures) :
 - (1) C0. Connaissances de base des principaux contaminants ;
 - (2) C1. Mesures de protection et décontamination d'urgence ;
 - (3) C2. Problématiques du transport aérien en ambiance NRBC ;
 - d. formation initiale à la survie et au sauvetage des équipages : SAMAR SATER (CFSS) (35 heures).
0589. Les modules prioritairement intégrés à la phase 2 :
- a. formation complémentaire à la survie et au sauvetage au combat RESCO (CFSS) (35 heures) ;
 - b. préparation opérationnelle (POIC – ISTC) (15 heures).

Sanction

0590. L'obtention du ICvAAE et du COCAS est synonyme d'obtention du brevet et atteste de la compétence d'infirmier convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace et autorise l'emploi en tant qu'ICvAAE sans attendre l'édition du diplôme du brevet délivré par l'EVDG.
0591. Une fois l'ensemble des ICvAAE d'une même promotion breveté, une fiche synthèse colligeant les moyennes obtenues en phases 1 et 2 des brevetés est réalisée par le commandant de l'EAS et adressée au directeur de l'EVDG.
0592. Le classement final des stagiaires permet de définir le numéro de brevet et l'édition du diplôme d'ICvAAE.

Traitement de l'échec

0593. En cas d'échec à l'une des épreuves d'évaluation, un complément de formation sera proposé par le chef de spécialité et validé par le commandant d'unité. Ces objectifs seront alors transmis à l'EICvAAE par le commandement lors d'un entretien.
0594. Une épreuve de rattrapage sera alors organisée à l'issue par le chef de spécialité.
0595. En cas de nouvel échec à l'épreuve de rattrapage, un CEP sera convoqué selon les modalités prévues dans les CPIPN.

Cursus standard de progression de l'ICvAAE

0596. L'ICvAAE breveté sera engagé, sous responsabilité du commandement de l'EAS, en fonction des modules complémentaires ou des compétences additionnelles effectués et des spécificités des missions (stratégique-tactique). L'ICvAAE, au fur et à mesure de ses expériences et de son ancienneté, va acquérir des compétences qui l'amèneront à des stades de progression différents.

ICvAAE breveté

0597. L'ICvAAE breveté est un ICvAAE titulaire du brevet mais qui n'a pas bénéficié de l'instruction de l'ensemble des modules complémentaires. Il sera donc engagé, selon ses compétences et expériences acquises lors de ses premiers vols et en fonction de la typologie de la mission. Il pourra également réaliser des missions spécifiques sous couvert d'être doublé avec un ICvAAE qui possède les compétences requises à la mission. Cet engagement sera à l'appréciation du commandement de l'EAS.

ICvAAE opérationnel

0598. L'ICvAAE opérationnel est un ICvAAE breveté qui a validé tous les modules de compétences complémentaires précisés plus haut.

ICvAAE confirmé

0599. L'ICvAAE confirmé est un ICvAAE opérationnel qui a validé 3 compétences additionnelles supplémentaires :
- a. compétence « astreinte opérationnelle » ;
 - b. compétence « régulation MEDEVAC EMO-Santé » ;
 - c. compétence « A330-AUG - label VIP ».
0600. Ces compétences additionnelles sont détaillées dans le titre B des CPIPN.
0601. Afin d'optimiser l'employabilité des ICvAAE, la formation à ces compétences additionnelles pourra être effectuée sans que l'ensemble des modules complémentaires soit validé.

ICvAAE formateur

0602. Il assure l’instruction dispensée par l’EAS aux EICvAAE et aux ICvAAE dans le cadre de leur formation initiale ou du maintien des compétences.
0603. Il est amené également à réaliser des instructions dans le cadre des formations d’adaptation à l’emploi organisées par le CFMA (MORPHEE, MEROPE, CASA MEDEVAC, STRATEVAC FALCON) pour former le personnel du service de santé des armées.
0604. Les prérequis sont :
- a. 2 ans minimum d’expérience en tant qu’ICvAAE breveté ;
 - b. être proposé par le chef de spécialité et désigné par le commandant d’unité pour l’obtention de la qualification ;
 - c. avoir acquis la compétence « Régulation MEDEVAC – EMO-Santé » ;
 - d. être détenteur du PLS 2222 en langue anglaise.
0605. L’instruction consiste à :
- a. réaliser le stage de qualification instructeur (SQI) au CIET ;
 - b. réaliser la formation de formateur de 2 jours, délivrée par le chef de spécialité ou le référent de la formation initiale ;
 - c. réaliser une instruction au sol, supervisée par le chef de spécialité ou le référent de la formation initiale. Préférentiellement, cette instruction sera un module avion ;
 - d. réaliser un vol d’instruction, supervisé par un ICvAAE instructeur ;
 - e. réaliser un vol d’accession, supervisé cette fois-ci par un examinateur.
0606. À l’issue de ce cycle d’instruction, le commandant de l’EAS réalise un mémoire de proposition qu’il soumettra au GBAAP pour validation de l’accession.

ICvAAE testeur

0607. L’ICvAAE testeur doit être capable de conduire les épreuves d’évaluation pour lesquelles il est agréé (Cf. paragraphe 1.6.3). Il existe 2 catégories de testeurs : le contrôleur et l’examineur.

Le contrôleur

0608. Il est agréé pour réaliser les contrôles en ligne (CEL) annuels des ICvAAE et les vols de lâcher de la compétence additionnelle AUG.
0609. Les prérequis sont :
- a. être instructeur et avoir réalisé au minimum 4 vols d’instruction ;
 - b. être proposé par le chef de spécialité et désigné par le commandant d’unité pour l’obtention de la qualification.
0610. L’instruction consiste à :
- a. réaliser le stage testeur BAAP au CIET ;
 - b. réaliser un vol de contrôle au profit d’un ICvAAE, supervisé par un ICvAAE contrôleur ;
 - c. réaliser un vol d’accession, supervisé par un examinateur.

0611. L'accession permet de se voir délivrer un agrément de contrôleur, officialisé par l'inscription sur le tableau des testeurs du CIET.

L'examineur

0612. Il est agréé pour réaliser les examens qualifiants des ICvAAE : accession brevet, accession instructeur, accession contrôleur.
0613. L'examineur est choisi par le commandant d'unité parmi les contrôleurs. Le CIET valide le choix et délivre l'agrément. La qualification d'examineur est inscrite par le CIET sur le tableau des testeurs.
0614. Il est convenu que le chef de spécialité est identifié comme examinateur.
0615. Cet agrément ne peut pas être utilisé pour un examen d'accession sans désignation du CIET.

Maintien de compétence ICvAAE après mutation hors unité BAAP

0616. À sa demande et avec l'accord préalable de sa hiérarchie, l'ICvAAE affecté hors unité BAAP pourra suivre un programme de maintien des compétences opérationnelles pour conserver la qualification qu'il a acquise pendant son affectation à l'EAS.
0617. Il intègre alors le statut d'abonné opérationnel, qui fait l'objet d'une validation annuelle par la BAAP.
0618. Il pourra, à ce titre, effectuer des missions opérationnelles et renforcer l'unité sous réserve de répondre aux exigences de validité de la licence d'ICvAAE.
0619. La diversité des vecteurs aériens et la polyvalence nécessaire à la fonction d'ICvAAE ne peuvent permettre à l'abonné d'assurer des missions sur l'ensemble des aéronefs. De ce fait, l'abonné sera restreint à une activité opérationnelle sur une ou plusieurs flottes spécifiques, qui seront indiquées sur sa licence.
0620. Les qualifications instructeur ou testeur détenues ne sont maintenues que pendant la première année suivant la mutation hors de l'EAS.
0621. Malgré cette restriction de périmètre, la charge liée au maintien des compétences et au renouvellement annuel de la licence est conséquente et chronophage. Ainsi, afin de permettre à l'EAS de bénéficier d'un renfort significatif, la disponibilité de l'abonné devra être d'au moins huit semaines par an.
0622. Cette disponibilité devra être assurée par l'unité d'affectation de l'intéressé par message officiel.
0623. Les ICvAAE ayant perdu leur licence suite à une cessation d'activité à l'EAS devront bénéficier d'un programme de réentraînement personnalisé et adapté aux vecteurs à employer.

ICvAAE engagé au titre de la réserve

0624. Compte tenu de l'investissement nécessaire pour l'obtention du brevet d'ICvAAE, le statut d'ICvAAE réserviste est réservé aux ICvAAE brevetés ayant quitté l'institution.
0625. Les ICvAAE réservistes sont rattachés en tant que personnel du SSA au bureau réserve de la DCSSA.
0626. Après signature d'un acte d'engagement dans la réserve opérationnelle, ils peuvent alors être convoqués par le commandant d'unité pour répondre à un besoin de service.
0627. L'ICvAAE réserviste doit remplir les mêmes conditions de qualification et de disponibilité que l'ICvAAE abonné.

Section I - Généralités

0628. Les examens de connaissances aériennes générales (ECAG) et les examens de connaissance aériennes spécialisées (ECAS) sanctionnent les connaissances professionnelles acquises par le personnel navigant de l'armée de l'Air et de l'Espace au cours des différentes phases de son instruction.
0629. Les ECAG concernent les pilotes et les NOSA et sont divisés en deux certificats.
- a. Le certificat numéro 1 (C1) qui porte sur les connaissances aériennes indispensables à l'exécution des missions et qui se compose de deux unités de valeurs (UV) :
 - (1) UV1 : techniques du navigant ;
 - (2) UV2 : techniques du combattant.
 - b. Le certificat numéro 2 (C2) qui porte sur les connaissances aériennes nécessaires à l'exercice d'un commandement en vol.
0630. Les ECAS concernent les mécaniciens navigants et reposent sur un certificat unique. Il se compose de deux unités de valeurs (UV) :
- a. UV 1 : connaissances aéronautiques basiques ;
 - b. UV 2 : connaissances spécifiques du combattant.
0631. Les programmes et la documentation de référence nécessaires à la préparation des certificats sont définis par les brigades d'appartenance.

Section II - ECAG – C1 / UV1

Conditions d'admission

0632. L'ensemble des épreuves de l'UV1 des ECAG – C1 doit avoir été obtenu, au plus tard, à l'issue de la phase sol du stage de la qualification de type (QT), de classe (QC) ou de la première carte si le vecteur n'est pas concerné par une qualification civile.

Responsabilités

0633. Pour les élèves pilotes de transport, l'École de l'Aviation de Transport (EAT) est en charge de l'organisation de cet examen à l'exception de l'épreuve « avion d'armes ».
0634. Pour les NOSA transport, le Centre de Formation Aéronautique Militaire Initiale est en charge de l'organisation de cet examen à l'exception de l'épreuve « avion d'armes », de l'anglais aéronautique et de la sécurité des vols. Ces 2 dernières épreuves seront passées en unité.
0635. L'épreuve « Avion d'armes » est à la charge de l'EIE de l'unité d'affectation du personnel concerné qui la validera après réussite au stage UIS ou à la formation équivalente.
0636. Un procès-verbal récapitulant les notes obtenues dans chacune des matières sera établi.

Prise en compte de l'expérience antérieure

0637. Le tableau ci-dessous résume l'équivalence accordée au titre de l'ECAG-C1 / UV1.

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



	ECAG (hors BAAP)	FCL .055
Navigation		
AMV		
Météorologie	X	
Circulation aérienne	X	
Anglais aéronautique	X	X
Avion d'armes		
Sécurité des vols		

0638. Exemple : un PN titulaire du FCL.055 est dispensé de l'épreuve d'anglais aéronautique.

Section III - ECAG – C1 / UV2

Conditions d'admission

0639. Les épreuves de l'UV2 des ECAG – C1 doivent idéalement avoir été réussies avant l'entrée en stage tactique théorique intermédiaire (Intermediate Theoretical Tactical Course ITTC) pour les flottes concernées, et obligatoirement avant l'obtention de la qualification « Combat Ready » (CR) ou « pilote opérationnel » (PO).

0640. L'UV2 doit être réalisée en une seule session.

Responsabilités

0641. L'officier instruction de l'unité, en coordination avec le chef de spécialité, est responsable de la préparation du candidat aux épreuves.

0642. Par délégation de la BAAP, l'escadrille instruction du CIET est en charge de l'organisation générale de cet examen notamment de :

- a. la planification des sessions ;
- b. l'édition d'une note cadrant le programme de préparation des examens ;
- c. la détermination du lieu d'examen ;
- d. la désignation de la commission d'examen et des examinateurs ;
- e. l'établissement d'un procès-verbal récapitulatif des notes obtenues dans chacune des matières et sanctionnant la réussite ou l'échec de l'examen.

0643. Toute modification de questionnaire par un examinateur doit être soumise à l'approbation du chef de l'escadrille Instruction.

Prise en compte de l'expérience antérieure

0644. Le tableau ci-dessous résume l'équivalence accordée au titre de l'ECAG-C1/UV2.

	ECAG (hors BAAP)
Matériel aérien - Identification	X
Connaissance de la menace	X
Conduite à tenir en temps de guerre	X
Règlements particuliers du grand commandement	
Environnement tactique (CAI + TRGE)	
Emploi tactique (utilisation du système d'armes)	

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



Programme des épreuves

0645. Le tableau ci-dessous détaille le programme de l'ECAG-C1 UV2 et la documentation de référence.

Épreuve	Documentation de référence	Programme détaillé
Identification	cf. 0646 Instruction relative à la fonction renseignement dans l'armée de l'Air et de l'Espace DAA-2_RIA(2018).	• Identification internationale des aéronefs militaires (cocardes). • Matériel aérien (chasse, transport, HLO...). • Systèmes d'armes sol-air (fixes ou mobiles). • Missiles air-air associés aux avions de chasse et hélicoptères.
Connaissance de la menace		• Programme de l'épreuve identification. • Missions associées à chaque matériel. • Principes de fonctionnement d'un radar. • Connaissances générales sur l'organisation de la chaîne de renseignement militaire nationale et en opérations. • La mission de renseignement dans la BAAP.
Conduite à tenir en temps de guerre	cf. 0646	• Evasion, S.A.R. de combat (SURCBT). • Convention de Genève. • Lois et principes cadrant les conflits armés.
Règlements particuliers du grand commandement		• Grandes structures de commandement de l'AAE. • Missions de la BAAP. • Grands principes du commandement opérationnel.
Environnement tactique (CAI+TRGE)		• Organismes de commandement opérationnels. • Notions de base de l'environnement opérationnel. • ATO, ACM, ACO. • CAI, TRGE, communication, sécurisation authentification.
Emploi tactique	Pour TBM, Falcon, Airbus : • Doctrine d'emploi du Commandement des Forces Aériennes PAA 00-201 tome 2 ETPP	• Emploi opérationnel. • Environnement en opération. • Structure de commandement des unités en opération. • Particularités d'emploi des aéronefs ETPP : chapitres 1 à 4.2.
	Pour C130, CASA, A400M : Manuels de procédures tactiques, ATOP ETPP	• MET Tome 2 titres 1 à 7 : connaissances détaillées. • Tactical Procedures : connaissances détaillées. • ATOP : connaissances détaillées. • ETPP chapitres 1 à 5 : connaissances d'ensemble.

0646. Le corpus documentaire de référence, le programme et les connaissances attendues sont détaillés dans la note cadrant le programme de préparation éditée par le CIET.

Section IV - ECAG – C2

Conditions d'admission

0647. L'ECAG – C2 doit être effectué en une seule session, après l'obtention de la qualification B5 et avant le passage de la qualification de chef de bord (B6) dont il est un prérequis.
0648. Un candidat issu d'un cycle de formation complémentaire doit être titulaire d'une qualification B sur cet avion (copilote opérationnel, copilote Combat Ready ou NOSA Combat Ready) et doit avoir obtenu l'ECAG – C1 / UV2 « techniques du combattant » lié à ce type d'avion.

Responsabilités

0649. L'officier instruction de l'unité, en coordination avec le chef de spécialité, est responsable de la préparation du candidat aux épreuves.
0650. Par délégation de la BAAP, l'escadrille instruction du CIET est en charge de l'organisation générale de cet examen notamment de :
- a. la planification des sessions ;
 - b. l'édition d'une note cadrant le programme de préparation des examens ;
 - c. la détermination du lieu d'examen ;
 - d. la désignation de la commission d'examen et des examinateurs composée :
 - (1) d'un officier supérieur, président du jury ;
 - (2) d'officiers examinateurs, du grade de commandant ou capitaine, titulaires depuis deux ans au moins du certificat de chef de patrouille, chef de bord ou instructeur.
 - e. l'établissement d'un procès-verbal récapitulatif des notes obtenues dans chacune des matières et sanctionnant la réussite ou l'échec de l'examen.
0651. Toute modification de questionnaire par un examinateur doit être soumise à l'approbation du chef de l'escadrille instruction.

Prise en compte de l'expérience antérieure

0652. Le tableau ci-dessous résume l'équivalence accordée au titre de l'ECAG-C2.

	ECAG (hors BAAP)	Officiers d'échange étrangers
Rôle et responsabilités du chef de bord		
Environnement tactique / Environnement opérationnel	X	X
Anglais - Communication	X	X
NRBC	X	X
Techniques spécifiques		

0653. L'épreuve NRBC est accordée par équivalence aux candidats présentant une attestation de réussite à la formation de la préparation opérationnelle et individuelle du combattant (POIC) NRBC en e-learning datée de moins d'un an.
0654. Tout candidat détenteur d'un FCL.055, périmé ou non, se verra accorder par équivalence l'UV anglais-communication.

0655. Le cycle de formation complémentaire (notamment dans le cas du passage d'un avion logistique à un avion tactique) ne prévoit pas pour un PN, possédant le repère 6 ou plus, de passer l'unité de valeur « Techniques spécifiques » propre au nouvel avion. Les formations adaptées sur la nouvelle machine, qu'elles comprennent un volet tactique ou non, sont validées par le cursus en EIE et en unité et par les qualifications octroyées.
0656. L'épreuve « Environnement opérationnel et tactique » couvre les anciennes épreuves de « Transmissions, guerre électronique et circulation aérienne intégrée ».

Programme des épreuves

0657. L'ECAG-C2 se compose de trois épreuves dont le tableau ci-dessous détaille le programme et la documentation de référence.

Épreuve	Documentation de référence	Programme détaillé
Rôle du commandant de bord	OM-A, OM-O, OM-T, Documentation d'emploi spécifique au vecteur	• Connaissances détaillées de l'OM-A. • Connaissances d'ensemble de l'OM-O. • Connaissances détaillées OM-T pour ATT et ATA et connaissances d'ensemble pour les autres flottes. • Approche de l'aspect normatif et de la sécurité aérienne. • Limitations. • Masse et centrage.
Environnement opérationnel et tactique	Manuels de procédures tactiques, ATOP, ETTP pour A400M, C130, CN235 Manuels de procédures pour TBM, Falcon, A330 AUG	• Techniques spécifiques au vecteur (photo, tir, parachutage...). • Guerre électronique. • Appui aérien (CAI, COMAO...). • Procédures d'exploitation des transmissions. • Anglais tactique. • Gestion et contrôle de l'espace aérien en opérations. • Documentation opérationnelle (ATO, ACM, ACO, Spin's, COMPLAN...). • Procédures particulières.
NRBC	POIC NRBC (cf. 0653)	

0658. Le corpus documentaire de référence est détaillé dans la note cadrant le programme de préparation éditée par le CIET et disponible sur son site intradef.

Section V - ECAS – UV1

Conditions d'admission

0659. L'ECAS – UV1 doit être réalisé en une seule session. Il est effectué au cours du stage mécanicien d'équipage au CIET et est un prérequis à l'obtention du brevet de mécanicien d'équipage.

Responsabilités

0660. Par délégation de la BAAP, l'escadrille instruction du CIET est en charge de l'organisation générale de cet examen notamment de :
- la planification des sessions au cours du stage mécanicien d'équipage ;
 - l'édition d'une note cadrant le programme de préparation des examens ;

- c. la détermination du lieu d'examen ;
- d. la désignation de la commission d'examen et des examinateurs ;
- e. l'établissement d'un procès-verbal récapitulatif des notes obtenues dans chacune des matières et sanctionnant la réussite ou l'échec de l'examen.

0661. Toute modification de questionnaire par un examinateur doit être soumise à l'approbation du chef de l'escadrille instruction.

Programme des épreuves

0662. L'unité de valeur n°1 « connaissances aéronautiques basiques » est commune à l'ensemble des mécaniciens d'équipage. Elle est composée de cinq épreuves dont le tableau ci-dessous détaille le programme et la documentation de référence.

Épreuve	Documentation de référence	Programme détaillé
Réglementation aérienne et navigation (CA-AMV-NAV)	Cours SME du CIET	Cf. programme cours SME
Anglais aéronautique - Communications	Lexique du CIET Cours SME du CIET	• Vocabulaire aéronautique de base. • Compréhension d'expressions aéronautiques. • Répétition d'une autorisation de vol (clearance). Le but est de vérifier que les futurs mécaniciens ont une bonne connaissance de la phraséologie courante.
Performances Humaines – Médecine Aéronautique – Sécurité aérienne	Cours SME du CIET	• Facteur humain. • Hypoxie, barotraumatisme, décompression, mal de l'air, effets du bruit, du froid. • Objectifs de la sécurité aérienne.
Météorologie	2 tomes de météorologie du CIET Cours SME du CIET	• Notions sommaires sur l'organisation de la météorologie. • Utilisation d'un dossier météo au sol et en vol. • Assistance météorologique au sol et en vol. • Mécanisme de formation des divers phénomènes météorologiques (brouillards, givrage, turbulence, orage, grêle...) et les dangers qu'ils représentent. • Notions de front. • Notions sommaires sur le FIT.
Performances	Cours SME du CIET	• Infrastructure. • Moteur critique. • Performances et trajectoire au D/L. • Performances en croisière et à l'atterrissage. • Limitations. • Masse et centrage.

Section VI - ECAS – UV2

Conditions d'admission

0663. L'UV2 des ECAS doit idéalement avoir été obtenue avant l'entrée en stage tactique théorique intermédiaire (Intermediate Theoretical Tactical Course », ITTC), pour les flottes concernées, et obligatoirement avant l'obtention de la qualification mécanicien d'équipage confirmé dont elle est un prérequis.
0664. L'UV2 des ECAS doit être effectuée en une seule session.

Responsabilités

0665. L'officier instruction de l'unité, en coordination avec le chef de spécialité, est responsable de la préparation du candidat aux épreuves.
0666. Par délégation de la BAAP, l'escadrille instruction du CIET est en charge de l'organisation générale de cet examen notamment de :
- a. la planification des sessions ;
 - b. l'édition d'une note cadrant le programme de préparation des examens ;
 - c. la détermination du lieu d'examen ;
 - d. la désignation de la commission d'examen et des examinateurs composée ;
 - e. l'établissement d'un procès-verbal récapitulatif des notes obtenues dans chacune des matières et sanctionnant la réussite ou l'échec de l'examen.
0667. Toute modification de questionnaire par un examinateur doit être soumise à l'approbation du chef de l'Escadrille Instruction.

Prise en compte de l'expérience antérieure

0668. Le tableau ci-dessous résume l'équivalence accordée au titre de l'ECAS-UV2.

	ECAS UV2 (hors BAAP)
Matériel aérien - identification	X
Connaissance de la menace	X
Conduite à tenir en temps de guerre	X
Règlements particuliers du grand commandement	
NRBC	X
Avion	
Commissariat - Hôtellerie	
Emploi tactique	

0669. L'épreuve NRBC est accordée par équivalence aux candidats présentant une attestation de réussite à la formation POIC en e-learning en cours de validité.

Programme des épreuves

0670. L'unité de valeur n°2 « connaissances spécifiques du combattant » est propre à l'ensemble des mécaniciens d'équipage. Elle est composée de cinq épreuves communes et une spécifique dont le tableau ci-dessous détaille le programme et la documentation de référence.

Épreuve	Documentation de référence	Programme détaillé
Identification	cf. 0671 Instruction relative à la fonction renseignement dans l'armée de l'Air et de l'Espace DAA-2_RIA(2018).	• Identification internationale des aéronefs militaires (cocardes). • Matériel aérien (chasse, transport, HLO...). • Systèmes d'armes sol-air (fixes ou mobiles). • Missiles air-air associés aux avions de chasse et hélicoptères.
Connaissance de la menace		• Programme de l'épreuve identification. • Missions associées à chaque matériel. • Principes de fonctionnement d'un radar. • Connaissances générales sur l'organisation de la chaîne de renseignement militaire nationale et en opérations. • La mission de renseignement dans la BAAP.
Conduite à tenir en temps de guerre	cf. 0671	• Evasion, S.A.R. de combat (SURCBT). • Convention de Genève. • Lois et principes cadrant les conflits armés.
Règlements particuliers du grand commandement		• Grandes structures de commandement de l'AAE. • Missions de la BAAP. • Grands principes du commandement opérationnel.
NRBC	POIC NRBC (cf. 0669)	
UV Machine	Documentation de l'avion Manuel Sécurité Sauvetage (MSS)	• Procédures normales. • Procédures d'urgences. <u>Pour avions tactiques :</u> • Connaissance des circuits. • Avionique. • Documentation avion.
Pour les équipages sécurité cabine		
Commissariat, Hôtellerie	Marché d'assistance aux escales (CCAP, CCTP) Instruction 120/DEF/EMA/BPSO Convention de Washington	• Procédures générales concernant les passagers. • Procédures douanières.
Pour les mécaniciens d'équipages conduite ou soute		
Emploi Tactique	Manuels de Procédures tactiques ATOP v5 ETTP (Pour C130, CASA, A400M) A400M Tactical Procedures	• MET Tome 2 / Tactical Procedures : connaissances détaillées. • ATOP : connaissances détaillées. • ETTP chapitres 1 à 5 : connaissances d'ensemble.

0671. Le corpus documentaire de référence est détaillé dans la note cadrant le programme de préparation éditée par le CIET et disponible sur son site intradef.

Section VII - Particularités des examens

Préparation des épreuves

0672. Une note de préparation publiée par le CIET donne le corpus documentaire minimal pour la préparation et fixe les objectifs et attendus des épreuves. Elle est envoyée par NeMO aux unités à sa parution et est disponible dans l'espace « examens » du site du CIET.
0673. Une semaine calendaire sera programmée pour la révision de l'examen dans les 4 mois précédant la session à laquelle le candidat est inscrit. Durant cette semaine, le candidat préparera dans son unité l'examen à venir.

Déroulement des épreuves

0674. Toutes les épreuves d'une unité de valeur ou des ECAG-C2 se passent lors d'une même session.
0675. Aucune documentation autre que celle transmise par l'examineur n'est autorisée lors de l'examen.

Procédure en cas d'échec

0676. En cas d'échec à une session d'épreuves, les directives sont les suivantes :
- a. une ou deux notes inférieures à 10/20 : le candidat repasse le ou les épreuves non acquises ;
 - b. plus de deux notes inférieures à 10/20 : le candidat repasse l'ensemble des épreuves ;
 - c. une moyenne générale inférieure à 12/20 : le candidat repasse l'ensemble des épreuves.
0677. En cas d'échec dans plusieurs matières, la commission pourra renvoyer le candidat devant un nouvel examen pour y effectuer l'ensemble des épreuves. Si les résultats sont jugés trop faibles, le candidat sera convoqué en conseil d'examen de progression.
0678. Tout candidat subissant un échec, dans une ou plusieurs épreuves, peut être autorisé à se présenter à une nouvelle session dans un délai maximum d'un an. L'unité inscrira de nouveau le candidat à cette session.

Section I - Généralités

0679. Toute mission d'instruction ou test, réalisé au sein d'un organisme de formation ou en unité, est noté.
0680. Le PN évalué reçoit une note chiffrée entre 0 et 20 (ou une lettre sur certaines flottes) destinée à apprécier le travail fourni et le niveau atteint. L'attribution de cette note se fait conformément aux principes de notation détaillés dans le guide de l'instructeur et du testeur.
0681. Un individu ne peut être présenté à un contrôle ou à un test que si la progression en amont se révèle satisfaisante (moyenne supérieure ou égale à 12 sur la phase d'instruction).
0682. Lors d'un vol de progression, la note attribuée sanctionne la connaissance des procédures et des exercices étudiés durant les vols précédents, ainsi que la capacité d'assimilation des exercices nouveaux.
0683. Lors d'un contrôle (récurrent) ou d'un examen (accession), la note attribuée sanctionne le niveau atteint par l'individu et son aptitude à poursuivre la progression en vol dans la discipline considérée ou dans la phase suivante.
0684. Toute mission notée < 10 doit être recommencée. Cette mission supplémentaire est elle-même notée et comptabilisée en tant que mission complémentaire. Seule la première note compte pour l'établissement des moyennes.

Test bis

0685. Le stagiaire ne pourra présenter un test bis qu'après analyse de son dossier par le chef du CIET ou son commandant d'unité. Ce dernier déterminera les prérequis pour un nouveau passage : présentation directe ou formation complémentaire (réentraînement).
0686. Le test bis sera conforme au test partiel ou final, initialement passé. La notation de ce test bis est identique à celles des missions de la progression. La note minimum requise est de 12/20.
0687. La note prise en compte pour le calcul des moyennes sera celle du premier test.
0688. En cas de réussite, le stagiaire poursuit sa progression.
0689. En cas d'échec, la convocation d'un conseil d'instruction ou un conseil d'examen de progression sera étudiée.

Incidents de progression

0690. Un membre du personnel navigant dont la progression révèle des défaillances caractérisées de même nature (même si elles n'ont pas engendré un accident, ni un incident, ni provoqué l'attribution d'une sanction) est traduit :
- a. devant un conseil d'examen de progression (CEP) ;
 - b. devant un conseil d'instruction (CI) si l'intéressé n'est pas encore breveté.
0691. Lorsque la constitution d'un CEP ou d'un CI est requise, le personnel navigant est suspendu d'activité aérienne jusqu'à la décision finale.

Traitement de l'échec

0692. Au sein du CIET et des EIE, les incidents de progression des stagiaires sont régis par le manuel des formations du système de formation de la BAAP.
0693. Au sein d'une unité, les incidents de progression doivent faire l'objet des mesures décrites dans le présent chapitre.
0694. Les commandants du CIET ou d'unité ont la responsabilité de provoquer la réunion d'un conseil d'examen de progression (CEP) lorsque les directives de formation en vigueur ne leur donnent pas la possibilité de faire poursuivre une progression normale au PN concerné.

Échec à un contrôle récurrent

0695. En cas d'ajournement à un contrôle récurrent :
- a. les licences sont suspendues dans les termes précisés au chapitre 5 « Cartes et licences » pour chaque type de contrôle ;
 - b. le contrôleur ayant prononcé l'échec explique à l'intéressé les raisons de l'ajournement. Il les formalise sur la fiche de débriefing, puis remplit un formulaire de retour d'expérience examinateur (disponible sur le site du CIET) qu'il transmet au chef de spécialité du candidat ;
 - c. le chef de spécialité rédige un programme de réentraînement sur l'appareil sur lequel l'ajournement a été prononcé, qu'il soumet au commandant d'unité pour approbation ;
 - d. le commandant d'unité décide du programme de réentraînement et rend compte au CIET ;
 - e. le chef de spécialité est chargé du suivi du réentraînement que le candidat effectue avec un instructeur de sa spécialité.
0696. À l'issue du réentraînement faisant suite à un échec, le candidat effectue, sur l'appareil sur lequel l'ajournement a été prononcé, une nouvelle épreuve.
0697. En cas de réussite à cette nouvelle épreuve, les suspensions de licences sont levées. Sous réserve de remplir les autres conditions liées aux licences, le candidat peut à nouveau jouir des prérogatives de l'ensemble de ses licences.
0698. Les spécificités liées aux différents types de contrôles sont détaillées dans le chapitre 5.

Échec à un examen qualifiant

0699. En cas d'ajournement à un examen qualifiant :
- a. les licences préalablement détenues ne sont pas suspendues ;
 - b. l'examineur ayant prononcé l'échec explique au candidat les raisons de son ajournement. Il les formalise sur la fiche de débriefing, puis remplit un formulaire de retour d'expérience examinateur (disponible sur le site du CIET) qu'il transmet au chef de spécialité du candidat ;
 - c. le chef de spécialité rédige un programme de réentraînement sur l'appareil sur lequel l'ajournement a été prononcé, qu'il soumet au CIET pour approbation ;
 - d. le chef de spécialité est chargé du suivi du réentraînement que le candidat effectue avec un instructeur de sa spécialité.
0700. En cas d'échec à un stage qualifiant au sein d'un centre de formation, le responsable de la formation (commandant d'EIE) sera responsable de la rédaction et du suivi du programme de réentraînement.

0701. À l'issue du réentraînement faisant suite à un échec, le candidat effectue une nouvelle épreuve, sur l'avion sur lequel l'ajournement a été prononcé.
0702. En cas d'ajournement à cette nouvelle épreuve, la convocation d'un examen de progression sera proposée.
0703. Sauf restriction particulière, un candidat ajourné à un contrôle d'aptitude en vue d'une accession à une nouvelle qualification transport continue à jouir des prérogatives de ses licences.

Emploi d'un personnel en échec

0704. Le tableau ci-dessous résume l'emploi possible d'un personnel en échec en fonction de l'épreuve échouée.

Type d'épreuve échouée	Emploi du personnel	
	Spécialité	Fonction après échec
Licence, carte VSV	Toutes spécialités	Le personnel ne peut exercer que dans le cadre de son programme de remise à niveau avec un instructeur
Accession à une qualification		Le personnel continue à exercer dans la qualification précédente (sauf directive contraire)
Contrôle en ligne	Pilote CDB*	Copilote opérationnel, sauf si les raisons de l'échec remettent en cause cette fonction
	Autres	Le personnel ne peut exercer que sous la supervision d'un instructeur
Contrôle tactique	Toutes spécialités	Le personnel ne peut exercer en mission tactique que sous la supervision d'un instructeur
Contrôle pédagogique/ Supervision examinateur	Toutes spécialités	Le personnel ne peut plus exercer en tant qu'instructeur/examinateur

*Chef de bord ou commandant de bord sans distinction

0705. Le MES ou MEC en échec à son test d'accession repère 6 ou à son contrôle tactique pourra continuer à jouir de sa licence LCR (temps de paix). Le message détaillant son programme de réentraînement fera état des restrictions associées à sa qualification.

Arrêt volontaire d'instruction ou de progression

0706. Tout stagiaire désireux d'arrêter volontairement son instruction (avant l'obtention du brevet du PN) ou sa progression (après le brevet) adressera au GBAAP une demande manuscrite d'arrêt d'instruction ou de progression. Cette demande comportera obligatoirement les avis du commandant d'unité et du commandant de base d'appartenance, et si besoin l'avis du commandant du CIET (en fonction de la situation).
0707. Selon le cas, le GBAAP convoquera la tenue d'un CI ou d'un CEP, pour recueillir l'avis d'un conseil d'experts, avant d'émettre sa proposition vers la DRHAAE.

0708. Le personnel navigant est suspendu d'activité aérienne jusqu'à la décision finale de la DRHAAE (sauf dérogation émise par la BAAP). L'intéressé est alors mis pour emploi auprès du commandant de sa base d'affectation.

Section II - Le conseil d'examen de progression (CEP)

0709. Le conseil d'examen de progression (CEP) est une réunion d'experts dans les domaines de la formation du PN, de l'instruction militaire et du commandement.
0710. Il a pour rôle de donner un avis sur l'opportunité de la poursuite de la progression suite à des difficultés réelles lors d'un stage en centre de formation ou durant la progression en unité (résultats insuffisants, problèmes de comportement ou de motivation, inadaptation au métier).
0711. Le CEP ne doit pas systématiquement être considéré comme un examen d'échec de la progression, mais peut être utilisé comme une pause dans la progression qui permettra, à un groupe d'experts réunis autour de l'intéressé, d'analyser les causes d'une problématique et proposer des solutions.

Raisons pour la convocation d'un CEP

0712. Un CEP peut être convoqué pour les raisons suivantes :
- a. incidents de progression ;
 - b. échecs consécutifs à un même test ;
 - c. résultats insuffisants ;
 - d. comportement inadapté (savoir-être contraire aux valeurs militaires, inadaptation au travail en équipage, malhonnêteté intellectuelle manifeste, etc.) ;
 - e. motivation jugée insuffisante pour poursuivre la progression ;
 - f. demande d'arrêt volontaire de progression par l'intéressé (dans ce cas, l'intéressé fait parvenir au grand commandement une lettre de demande d'arrêt de progression manuscrite).

Organisation d'un CEP

0713. Les autorités habilitées à demander la constitution d'un CEP sont :
- a. le commandant du CIET si les difficultés sont constatées par les instructeurs d'un EIE ;
 - b. le commandant de l'unité d'appartenance de l'intéressé si les défaillances sont constatées par les cadres ou les instructeurs de cette unité ;
 - c. le GBAAP s'il estime que le sujet dépasse le cadre de responsabilité du CIET ou de l'unité.
0714. Le GBAAP décide la convocation d'un CEP et désigne l'entité chargée d'instruire le dossier le cas échéant.
0715. Dans le cadre d'un CEP concernant un PN transport de la BFSa (ET 03.061 Poitou) ou de la BAAC (pilote de l'ER 04.033 Périgord), et dont la raison de convocation est liée à la formation décrite dans ces CPIPN, la BAAP conserve la responsabilité du CEP en application du processus décrit au présent chapitre. La BFSa ou la BAAC seront représentées (cf. chapitre composition du conseil).
0716. Dans le cadre d'un CEP concernant un PN transport de la BFSa (ET 03.061 Poitou) ou de la BAAC (pilote de l'ER 04.033 Périgord), et dont la raison de convocation est liée à la formation spécifique opérations spéciales ou mission ALSR, la BFSa ou la BAAC endosse la responsabilité

du CEP en application de ses propres procédures. À ce titre, la question posée par le CEP pourra être différente de celle posée lors d'un CEP organisé par la BAAP. La BAAP se tiendra à la disposition de la BFSA ou de la BAAC si son expertise est requise.

Composition du conseil

0717. Le CEP est constitué de membres à voix délibérative et de membres à voix consultative.
0718. Les membres à voix délibérative sont au nombre de cinq :
- a. le commandant de la base aérienne ou son suppléant, en tant que président du CEP ;
 - b. un officier supérieur de la BAAP ;
 - c. le commandant du CIET ou un officier supérieur le représentant ;
 - d. le commandant d'unité ou un officier supérieur le représentant ;
 - e. un instructeur d'un niveau hiérarchique équivalent (officier supérieur pour un officier supérieur / officier subalterne pour un officier subalterne / sous-officier pour un sous-officier ou un MTA), de la même spécialité mais d'une autre unité que l'intéressé.
0719. Un rapporteur est désigné par l'autorité ayant demandé le CEP dès le début du processus. Il est membre du CEP à voix consultative.
0720. En plus du rapporteur, le président du CEP et/ou la BAAP peuvent convoquer des membres à voix consultative, qui participeront au CEP à titre d'expert pour aider à la décision.
0721. Le conseil devant être représentatif du parcours de l'intéressé, sa structure sera donc adaptée et les membres à voix consultative choisis en fonction du besoin. À titre d'exemple :
- a. représentant de la BFSA ou de la BAAC ;
 - b. représentant du CTAAE/ORH ;
 - c. représentant de l'école amont ;
 - d. médecin PN ;
 - e. officier psychologue du CERPAIR ;
 - f. instructeurs d'une autre unité ;
 - g. autres membres.
0722. L'intéressé est notifié de la liste des personnes siégeant au CEP.
0723. L'intéressé a le droit, sans obligation, de solliciter la présence d'un défenseur. Le défenseur est un officier ou sous-officier choisi par l'intéressé, exerçant ou ayant exercé l'activité professionnelle qui relève de la compétence du conseil.

Procédure

0724. Le CEP se déroule sur la base aérienne de l'autorité à l'origine de la demande.
0725. La constitution du CEP est formalisée par un message officiel rédigé par l'entité organisatrice et comportera les informations nécessaires (date, lieu, tenue, composition du conseil, autres informations utiles).
0726. La présentation de l'intéressé devant le CEP est obligatoire. Celle-ci lui est notifiée avec un préavis de quarante-huit heures au minimum ou une durée fixée selon l'arrangement technique ou la convention pour les stagiaires hors AAE.

0727. Avant la tenue du conseil, le stagiaire concerné doit systématiquement être reçu :
- a. par le médecin PN de la base ;
 - b. en entretien par un officier psychologue du CERP'Air afin d'analyser les raisons des difficultés rencontrées (sauf pour les ICvAAE et cas particuliers). Le CDU est responsable de la prise de rendez-vous. Le compte-rendu d'entretien du CERP'Air est transmis pour le CI/CEP.
0728. Le rapporteur est chargé de constituer le dossier d'instruction et de le présenter au conseil en séance. Le dossier comporte a minima :
- a. le dossier professionnel (avec les résultats en écoles amont, cahiers de progression et fiches de débriefing) ;
 - b. le compte-rendu d'entretien individuel du CERPAIR ;
 - c. les trois dernières notations et éventuelles sanctions disciplinaires.
0729. Le personnel concerné peut fournir par écrit sa propre analyse de la situation. Cette autocritique est alors ajoutée aux pièces du dossier.
0730. Ce dossier doit également être transmis aux différents membres (à voix délibérative et à voix consultative) avant la tenue du CEP.

L'avis du conseil

0731. Le vote est à bulletin secret, sous la responsabilité du président du CEP. La décision est prise à la majorité des voix. Le détail du vote ne peut être divulgué.
0732. La question posée doit être non équivoque et porter sur la poursuite de la progression. À titre d'exemple, la question peut être : « L'intéressé est-il apte à poursuivre sa progression de pilote sur l'aéronef xxx ? ».
0733. Après délibération, le conseil propose au général commandant la brigade responsable :
- a. la poursuite de la progression ;
 - b. l'arrêt définitif de la progression.
0734. Le rapporteur est responsable de l'établissement du procès-verbal du CEP, selon le modèle en vigueur. Il devra préparer les deux feuillets pour chacune des issues possibles du conseil (proposition de poursuite ou proposition d'arrêt).
0735. Ce procès-verbal est transmis à l'issue du conseil et sous trois jours maximum à la brigade concernée. Il contiendra en pièce jointe le dossier d'instruction présenté en séance.

La décision

0736. Le GBAAP (respectivement GBFSA ou GBAAC) prend connaissance du dossier de l'intéressé, ainsi que de l'avis du conseil, et décide des suites à donner. Il peut ne pas suivre l'avis émis par le conseil.
0737. La BAAP (resp. BFSA ou BAAC) communiquera, par NeMO, la décision finale à l'intéressé pour prise de connaissance et signature, puis la transmettra à la DRHAAE.
0738. En cas de poursuite de progression, un programme de réentraînement sera élaboré par l'unité de l'intéressé et validé par le CIET.
0739. Lorsqu'un arrêt définitif est proposé par le CEP, celui-ci n'émet aucun avis sur un reclassement éventuel dans une autre spécialité. Si le grand commandement décide l'arrêt définitif, l'intéressé peut effectuer une demande de changement de sous-spécialité selon la procédure en vigueur.

Spécificités propres à l'escadrille aéro-sanitaire

0740. L'organisation générale d'un CEP au profit d'un ICvAAE, personnel du service de santé des armées, comporte des spécificités concernant la composition du conseil.
0741. Le conseil comprend cinq membres à voix délibératives :
- a. le commandant de la base aérienne, ou son représentant, qui préside le CEP ;
 - b. le chef de l'échelon santé spécialisé en milieu aéronautique (ESSMA) ou son représentant ;
 - c. le chef du CFMA, représentant le directeur de l'École du Val-De-Grâce (EVDG) ;
 - d. le commandant du CIET ou son représentant ;
 - e. le commandant de l'EAS ou son représentant.
0742. D'autres membres à voix consultative peuvent être désignés par la BAAP sur proposition de l'EAS, si besoin et selon la nature supposée des problèmes, avec par exemple :
- a. le chef de la division instruction avions de la BAAP ou son représentant ;
 - b. le psychologue du SSA ayant participé à la sélection du candidat ou son représentant ;
 - c. le chef de spécialité ICvAAE ou le référent de la formation initiale de l'EAS qui assurera également la fonction de secrétaire de séance.
0743. Si le CEP propose un arrêt définitif de la progression, le président de jury transmet l'avis du CEP pour décision :
- a. au directeur de l'école du Val-de-Grâce lorsque le CEP est convoqué en cours de formation initiale ;
 - b. au général commandant la BAAP lorsque le CEP est convoqué en cours de carrière.
0744. La décision finale sera alors transmise par l'EAS au Département d'Accompagnement et de Gestion des Ressources Humaines (DAGRHR) du SSA. La réorientation de l'ICvAAE ou de l'EICvAAE sera définie dans le cadre d'un dialogue de gestion entre l'intéressé, l'unité et le DAGRHR.

Section III - Le conseil d'instruction (CI)

0745. Au sein de l'AAE, le conseil d'instruction est un outil permettant soit d'entériner la réussite d'un stagiaire dans l'obtention de son brevet du PN, soit de donner un avis sur l'opportunité de la poursuite de progression d'un stagiaire rencontrant des difficultés réelles.
0746. Un conseil d'instruction a pour objet d'examiner les résultats de l'instruction :
- a. pour sanctionner une formation diplômante (attribution du brevet du PN) ;
 - b. pour décider du cas d'un stagiaire en difficulté (avant l'obtention du brevet du PN).
0747. Le processus d'attribution du brevet de mécanicien d'équipage (et par extension le brevet de convoyeur de l'air nouvellement attribué aux ESC) ne nécessite plus la tenue d'un conseil d'instruction. Sur décision de la DRHAAE, celui-ci est rendu optionnel, au choix de la BAAP. Au regard de la fiche de notes et du mémoire de proposition transmis par les unités, le GBAAP émet une proposition d'attribution de brevet vers la DRHAAE, qui demeure l'autorité de décision.
0748. Au sein de la population PN transport de la BAAP, seul le personnel non breveté peut être amené à comparaître en CI. À l'issue de l'attribution du brevet du PN et en cas de difficultés rencontrées durant la progression, un conseil d'examen de progression (CEP) sera convoqué en lieu et place d'un CI.

0749. Les modalités de convocation, d'organisation et de décision du CI sont identiques à celles du CEP.
0750. Dans le cadre d'un CI convoqué pour analyser les difficultés rencontrées par un stagiaire dans sa formation, le GBAAP décidera de la poursuite de progression après réentraînement, ou émettra une décision d'arrêt de progression.
0751. Dans le cadre d'un CI convoqué pour analyser les difficultés d'un stagiaire appartenant à la BFSA, non liées à sa formation (par exemple défauts de comportement), le GBFSA sera l'autorité en charge de la décision.
0752. En cas de décision d'arrêt de progression, la DRHAAE sera saisie du dossier pour décider des suites à donner (commission de réorientation).

Section I - Dispositions communes

0753. Pour jouir des prérogatives de ses qualifications, tout membre d'équipage doit posséder, en état de validité :
- a. un certificat d'aptitude médicale ;
 - b. une licence ;
 - c. une carte VSV pour les pilotes.
0754. Une prorogation est un acte administratif qui, effectué durant la validité d'une licence ou d'une qualification, permet d'étendre cette validité sur une nouvelle période donnée.
0755. Un renouvellement est un acte administratif qui, effectué hors validité d'une licence ou qualification, permet de revalider cette licence ou qualification sur une nouvelle période donnée.

Aptitude médicale

0756. Références :
- a. instruction n° 4000/DEF/DRH-AA/SDEPRH-HP/BPECA du 20 avril 2017 relative aux normes médicales d'aptitude applicables au personnel militaire de l'armée de l'Air et de l'Espace et à la définition des standards d'aptitude médicale minimaux à requérir dans les emplois du personnel navigant ;
 - b. l'arrêté du 12 février 2021 relatif aux normes médicales d'aptitude applicables au personnel militaire de l'armée de l'Air et de l'Espace et les arrêtés du 25 janvier et du 16 mai 2024 le modifiant.

Généralités

0757. Le personnel navigant et assimilé demeure soumis, en matière d'aptitude physique, à des règles spécifiques définies par les instructions particulières listées ci-dessus.
0758. Le profil médical et les exigences particulières n'ont pas le même caractère impératif. Toutefois, la constatation d'une baisse sensible des qualités physiologiques liées à une mauvaise hygiène de vie (éthylisme et autres conduites addictives, surcharge pondérale, défaut d'entraînement sportif...) peut entraîner l'inaptitude temporaire :
- a. à l'accès au statut de carrière ;
 - b. au service outre-mer ou en opérations extérieures ;
 - c. à un emploi de personnel navigant.
0759. L'inaptitude temporaire est réévaluée tous les trois mois et débouche sur une des situations suivantes :
- a. retour à l'aptitude ;
 - b. maintien de l'inaptitude temporaire ;
 - c. présentation devant le conseil de santé pour décision médico-militaire ;
 - d. présentation devant la commission médicale supérieure du personnel navigant des armées.

0760. Chaque fois que nécessaire, des expertises ou des consultations spécialisées sont ordonnées pour préciser ces réévaluations d'aptitudes.

Expertises révisionnelles d'aptitude médicale au maintien dans le PN (« CEMPEN »)

0761. Les expertises révisionnelles sont obligatoires et ont pour objet de contrôler périodiquement l'aptitude médicale du personnel navigant.
0762. Hors cas particuliers, cette expertise a une durée de validité de 24 mois pour le personnel navigant de la BAAP. Elle doit être effectuée avant le dernier jour du mois calendaire au cours duquel la validité de la précédente expertise arrive à échéance. Afin de rester dans un cycle de révision de la classe 1, celle-ci sera demandée lors de chaque CEMPEN.
0763. Si une expertise médicale révisionnelle a lieu au cours des 45 jours précédant immédiatement la date d'expiration du précédent certificat, c'est cette dernière qui constitue le point de départ de la durée de validité du nouveau certificat.
0764. Les membres du personnel navigant, affectés en unité navigante à l'étranger et ayant une activité aérienne sur des aéronefs du pays d'accueil devront se soumettre aux règles d'aptitude médicale en vigueur dans les pays concernés conformément aux accords-cadres. En l'absence d'activité aérienne dans le pays d'accueil, les expertises révisionnelles restent obligatoires à l'exception de la visite médicale intermédiaire de contrôle.
0765. Pour les membres du personnel navigant affectés à l'extérieur du territoire métropolitain, l'expertise médicale, pratiquée en CEMPEN dans le mois qui précède le départ, a une durée de validité pouvant atteindre quarante mois. Quelle que soit la durée totale du séjour OM ou à l'étranger, une expertise révisionnelle en CEMPEN est obligatoire dès le retour en métropole.
0766. Pour le PN n'ayant plus de fonction de conduite et de sécurité à bord (complément d'équipage), le régime de suivi est élargi à une périodicité double sauf mention médicale contraire.
0767. En cas de circonstances opérationnelles exceptionnelles, le grand commandement d'appartenance peut décider de reculer ou d'anticiper la visite au CEMPEN pour une durée maximale de douze mois non renouvelable. Cette autorisation prend la forme d'une décision individuelle, prise après avis médical auprès du médecin conseiller du grand commandement d'appartenance ou, à défaut d'un médecin breveté de médecine aéronautique. Une expertise révisionnelle en CEMPEN est impérativement réalisée dès le retour de mission.

Visite intermédiaire de contrôle de l'aptitude médicale (VSU)

0768. Un PN doit passer une visite médicale d'aptitude tous les six mois (CEMPEN ou VSU). Ainsi, si la validité médicale du CEMPEN est de 24 mois, le PN devra effectuer 3 VSU entre deux visites médicales au CEMPEN, excepté pour les convoyeurs de l'air qui n'en subiront qu'une seule (VSU valable 12 mois).
0769. La VSU doit être effectuée avant la fin du 6^{ème} mois suivant le CEMPEN, quelle que soit la date de la précédente VSU.
0770. Elle peut être réalisée dans les 45 jours précédant la date de fin de validité de la précédente visite médicale du PN. Dans ce cas, la nouvelle date butoir sera calculée depuis le mois de l'expiration de la VSU en cours.
0771. Une VSU réalisée hors créneau, après la date butoir ou avant le délai de 45 jours, est valable 6 mois de date à date.
0772. Dans le cas particulier du PN se trouvant affecté à l'extérieur du territoire métropolitain, cette visite de contrôle est renouvelée dans les mêmes conditions de durée, et ce jusqu'à la fin du séjour.

Exemple : un PN de la BAAP vu en visite médicale au CEMPEN le 15/04/2019 et apte 2 ans jusqu'au 30/04/2021 doit réaliser ses VSU avant le 31/10/2019 (VSU n°1 entre le 17/09/2019 et le 31/10/2019), puis avant le 30/04/2020 (VSU n°2 entre le 17/03/2020 et le 30/04/2020) puis avant le 31/10/2020 (VSU n°3 entre le 17/09/2020 et le 31/10/2020) pour que l'aptitude délivrée au CEMPEN soit bien valable jusqu'au 30/04/2021.

Exigences relatives aux normes médicales « classe 1 »

0773. Pour la formation des pilotes, l'armée de l'Air et de l'Espace a instauré un enseignement agréé FCL (Flight Crew License) conduisant à la délivrance d'une licence de type CPL (Commercial Pilot License).
0774. En ce qui concerne l'aptitude médicale, cela exige :
- a. une admission « classe 1 » pour les élèves officiers de l'air ou élèves officiers du personnel navigant en formation de base ;
 - b. une validation « classe 1 » pour le PN lors de la délivrance de la licence de type CPL ;
 - c. une validation « classe 1 » lors de la prorogation de la licence de type CPL ;
 - d. une validation « classe 1 » lors du renouvellement de la licence de type CPL ;
 - e. une validation « classe 1 » pour les pilotes C/TRE ;
 - f. une validation « classe 1 » pour les pilotes C/TRI.
0775. La détention d'un certificat médicale d'aptitude médicale « classe 1 » en cours de validité ne préjuge en aucun cas de l'aptitude médicale à servir dans le corps du PN de l'AAE.

Stages du département de médecine aéronautique opérationnelle (DMAO)

0776. Pour son personnel navigant ou assimilé, la BAAP fixe les modalités suivantes concernant les stages dispensés au DMAO :
- a. le stage initial en caisson "hypoxie hypobare" (initial SOTGH) est obligatoire sauf contre-indication médicale ;
 - b. le stage de reconduction "hypoxie normobare" est obligatoire pour tout le personnel entretenant la compétence "Aerial Delivery - Very High Altitude" (AD-VHA). Il est valable 5 ans et son cycle doit être initié 5 ans après le stage initial en caisson.

Qualifications transports

Spécificités des qualifications logistiques

0777. Agents sécurité cabine. Les qualifications logistiques d'un ASC peuvent être : C, agent sécurité cabine à l'instruction, B, agent sécurité cabine opérationnel, B CC, agent sécurité chef de cabine

Spécificités des qualifications tactiques

0778. La qualification tactique d'un équipage dépend :
- a. des qualifications tactiques des pilotes et du NOSA ;
 - b. de la qualification du mécanicien d'équipage conduite, si existant ;
 - c. de la qualification des mécaniciens d'équipage soute.
0779. La qualification minimale d'un MEC au sein d'un équipage tactique est MEC opérationnel B5 LCR.
0780. La qualification minimale d'un MES au sein d'un équipage tactique est MES opérationnel B5 LCR⁹.

⁹ Dans le cas d'un vol d'entraînement avec largage et/ou déchargement tactique simulé, la qualification minimale d'un MES est MES opérationnel LMR.

0781. En fonction de la mission à réaliser et du niveau de menace considéré, les qualifications des membres d'un équipage tactique devront être conformes à la réglementation de l'OM-A.

Délivrance – prorogation – renouvellement

0782. La délivrance, les prorogations et les renouvellements de qualification s'opèrent via des examens et des contrôles.
0783. Les PN en unité sont contrôlés par les chefs de spécialité respectifs de l'unité, ou à défaut par un testeur agréé.
0784. Les chefs de spécialité sont contrôlés par les commandants de l'EIE ou testeurs en EIE, ou à défaut par un testeur désigné par le CIET.
0785. Les commandants d'EIE ou les PN du CIET sont contrôlés par les testeurs du CIET, ou à défaut désignés par le CIET.
0786. Les testeurs sont mandatés par le CIET via le tableau des testeurs, publié sur le site du CIET après demande de mandat des unités. Le tableau des testeurs vise à respecter le principe énoncé supra.
0787. Les TRE dont le mandat civil est en vigueur font l'objet d'un mandat militaire donné par le CIET sur le tableau des testeurs sous réserve d'être à jour de RSE et de supervision testeur (qui peut être couplée à la supervision TRE si le S-TRE est un testeur militaire à jour de ses prérequis).

Licences

Généralités

0788. Une licence est délivrée pour chaque personnel navigant. Elle est associée à un aéronef considéré, avec ses variantes.
0789. Un pilote qualifié sur plusieurs types d'appareils se verra délivrer plusieurs licences (cf. chapitre multi-qualifications).
0790. Le recto de la licence regroupe les informations personnelles du personnel navigant, et la qualification détenue par variante. Si une dérogation a été accordée par la BAAP, la mention « restricted » sera apposée sur la licence. Elle est visée par le chef de spécialité et le commandant d'unité.
0791. Le verso récapitule les compétences détenues par le personnel navigant sur le type d'appareil et ses variantes. Lorsqu'une compétence socle ou additionnelle est obtenue, l'examineur en charge appose la date d'obtention de la compétence et sa signature. À la prochaine réédition de la licence, la compétence est inscrite de manière définitive sur celle-ci, en reprenant les informations de date d'accession.
0792. La licence est rééditée à chaque prorogation ou à chaque passage de qualification. Les licences périmées sont conservées dans le livret professionnel du personnel navigant au titre de l'archivage pendant toute sa carrière.
0793. Les modèles de licence sont variables en fonction de la spécialité et de l'aéronef considéré. Ils sont disponibles sur le site intranet du CIET.

Privilèges et conditions

0794. Tout titulaire d'une licence ne peut exercer les privilèges afférents à cette licence que s'il détient les qualifications, compétences et examens valides nécessaires à ses fonctions.

0795. Le titulaire d'une licence ne peut exercer aucun privilège autre que ceux afférents à cette licence. En particulier, elle ne vaut que sur l'appareil considéré. La licence précisera le cas échéant la qualification sur les variantes de l'appareil.
0796. Chaque changement de qualification ou d'appareil donne lieu à l'attribution d'une nouvelle licence.
0797. Pilotes/NOSA : le brevet militaire de pilote/navigateur d'avion du 2^{ème} degré mention transport assorti d'une qualification de type ou de classe sur un avion de la BAAP donne droit à une licence au sein de la BAAP.
0798. MEC/MES/ESC : le brevet militaire de mécanicien d'équipage ou de convoyeur de l'air assorti d'une qualification de type sur un avion de la BAAP donne droit à une première licence au sein de la BAAP.
0799. Aides-soutiers : le certificat de soutier assorti d'une formation sur un avion de la BAAP donne droit à une licence au sein de la BAAP.
0800. ASC : le certificat d'agent sécurité cabine assorti d'une formation sur un avion de la BAAP donne droit à une licence au sein de la BAAP.
0801. Assistant sécurité cabine : Le certificat d'assistant sécurité cabine assorti d'une formation sur un avion de la BAAP donne droit à une licence au sein de la BAAP.
0802. Pour le personnel santé, personnel non navigant, hors CVA et ICvAAE, amené à être embarqué à bord des aéronefs de transport de la BAAP en tant que membre d'équipage (AECM), il n'est pas établi de licence. Le suivi des formations effectuées et de l'aptitude de ce personnel est à la charge du service de santé des armées.

Délivrance – prorogation – renouvellement

0803. Dans le cas d'un contrôle d'accession au repère 6 (PIL/NOSA) et repère en 8 (toutes spécialités), seule la décision d'homologation donne droit à la délivrance d'une licence associée (chef de bord, chef mécanicien d'équipage, etc....).
0804. Pour tous les autres contrôles d'accession, le message de réussite, l'inscription sur le cahier d'ordres ou la fiche d'évaluation à une épreuve de qualification donne droit à la délivrance de la licence associée à compter de la réception de ce dernier.
0805. Dans le cas d'un contrôle pour l'attribution du brevet de mécanicien d'équipage (repère 4), le message de réussite à l'épreuve de qualification donne droit à la délivrance de la licence associée au premier jour du mois suivant le contrôle, dans l'attente de la décision d'homologation du Ministre des armées¹⁰.
0806. Pour qu'une licence puisse être délivrée, prorogée ou renouvelée, les conditions nécessaires à l'exercice des privilèges de cette licence doivent être réunies.
0807. De plus, pour qu'une licence puisse être prorogée (respectivement renouvelée), le programme complet de l'entraînement périodique annuel (respectivement le programme complet de réentraînement) doit avoir été effectué conformément aux présentes CPIPN.

¹⁰ (Inst. 22626 annexe IV annotation 2).

Pilotes

0808. La prorogation d'une qualification ou d'une compétence associée à une licence est soumise aux conditions de maintien des compétences suivantes :

Qualification	Intitulé	Période
Copilote en AEL Copilote ligne Copilote opérationnel Pilote chef de bord Pilote CDB Pilote instructeur	1 vol ou un simu FFS PF ou PM	dans les 45 derniers jours ¹¹
	1 visite médicale	dans les 6 derniers mois (CEMPN ou VU)
	1 formation CRM	dans les 36 derniers mois
	1 RMS	l'année N-1 (recommandé 6 mois après la carte/QT)
	1 ENT récurrent (ATS/AUG/A400M)	l'année N-1
	1 ENT sécu sauvetage ¹²	l'année N-1
	1 test écrit de connaissances ¹³	l'année N-1
	1 contrôle en ligne	• C à B6 : tous les ans • B8 : tous les 2 ans* • A : tous les 3 ans*, couplé au contrôle pédago • Abonnés < 80HDV par an : tous les ans
	1 Vol de Préparation au Combat ¹⁴	l'année N-1
CR	1 contrôle carte ou QT + IR	dans les 12 derniers mois
	1 contrôle tactique	l'année N-1
Pilote instructeur	1 contrôle pédagogique	l'année N-3
	1 RSI	RSI année N-1 suivie
	1 vol/simulateur d'instruction	dans les 6 derniers mois
Examineur	1 RSE	RSE année N-3
	1 supervision	l'année N-3

* tout en laissant au chef pilote la possibilité de faire un contrôle en ligne hors récurrence

A400M [01519](#) A330 AUG [01607](#) FALCON [01641](#) TBM700 [01667](#)

0809. L'entraînement récurrent (ATS/AUG/A400M) non obligatoire mais recommandé, sera réalisé de façon préférentielle juste avant le contrôle carte ou QT + IR.

¹¹ Pour un pilote instructeur qualifié sur plusieurs types d'aéronefs, un vol/simulateur d'instruction doit être effectué au minimum tous les 6 mois sur chaque type.

¹² Les procédures « sécurité-sauvetage » comprennent les exercices suivants : la mise effective d'un gilet de sauvetage, la mise effective de l'équipement respiratoire, une instruction sur l'emplacement de tous les équipements de « sécurité-sauvetage » à bord de l'avion, une instruction sur l'emplacement de tous les types d'issues de l'avion, une révision des procédures « sécurité-sauvetage » de l'avion.

¹³ Le test écrit de connaissances porte entre autres sur les procédures et règlements opérationnels, la CAG, la CAM, le RVSM, le MNPS, le vol ETOPS, les performances (calcul particulier, utilisation de la documentation avion...), l'Operating Manual, l'utilisation des manuels d'exploitation et documents associés, le MET tome 1 et 2, le SAP, les systèmes avion, les procédures de dégivrage et d'antigivrage.

¹⁴ VPC : Vol de Préparation au Combat ; vol anciennement appelé VHL militaire. Le programme de ce vol sera tourné vers la préparation au combat, adapté à la mission principale du vecteur et à chaque niveau de qualification. Le VHL fait en EIE et associé au programme d'accession QT valide le VPC.

NOSA

0810. La prorogation d'une qualification ou d'une compétence associée à une licence est soumise aux conditions de maintien des compétences suivantes :

Qualification Label	Intitulé	Période
NOSA en AEL NOSA à l'instruction NOSA opérationnel NOSA CR NOSA confirmé NOSA CDB NOSA instructeur	1 visite médicale	dans les 6 derniers mois (CEMPN ou VU)
	1 formation CRM	dans les 36 derniers mois
	1 RMS	l'année N-1
	1 ENT sécu sauvetage ¹⁵	l'année N-1
	1 test de connaissances	l'année N-1
	1 contrôle en ligne	• C à B6 : tous les ans • B8 : tous les 2 ans* • A : tous les 3 ans*, couplé au contrôle pédago • Abonnés < 80HDV par an : tous les ans
NOSA CDB	1 vol en fonction NOSA	dans les 45 derniers jours
NOSA instructeur	1 contrôle pédagogique	l'année N-3
	1 RSI	l'année N-1
	1 vol/simulateur d'instruction ¹⁶	dans les 6 derniers mois
Examineur	1 RSE	l'année N-3
	1 supervision	l'année N-3
CR	1 contrôle tactique	l'année N-1
	1 test écrit de connaissances ¹⁷ (pouvant être inclus dans le test de connaissance annuel commun)	l'année N-1
Compétence EL	1 vol en formation (position leader)	Cf. DPO BAAP
Compétence PL	1 vol en formation ≥ 3 avions (position leader)	Cf. DPO BAAP

* tout en laissant au chef pilote la possibilité de faire un contrôle en ligne hors récurrence

¹⁵ Les procédures « sécurité-sauvetage » comprennent les exercices suivants : la mise effective d'un gilet de sauvetage, la mise effective de l'équipement respiratoire, une instruction sur l'emplacement de tous les équipements de « sécurité-sauvetage » à bord de l'avion, une instruction sur l'emplacement de tous les types d'issues de l'avion, une révision des procédures « sécurité-sauvetage » de l'avion.

¹⁶ Pour un NOSA instructeur qualifié sur plusieurs types d'aéronefs, un vol/simulateur d'instruction doit être effectué au minimum tous les 6 mois sur chaque type.

¹⁷ Le test de connaissances porte entre autres sur les procédures et règlements opérationnels, la CAG, la CAM, les performances (calcul particulier, utilisation de la documentation avion...), l'Operating Manual, l'utilisation des manuels d'exploitation et documents associés, le MET tome 1 et 2, le SAP, les systèmes avion, les procédures de dégivrage et d'antigivrage.

Mécaniciens d'équipage conduite

0811. La prorogation d'une qualification ou d'une compétence associée à une licence est soumise aux conditions de maintien de compétences suivantes :

Qualification / compétence	Intitulé	Période
MEC à l'instruction Chef de soute MEC opérationnel MEC confirmé Chef MEC	1 vol ou 1 simu en conduite	dans les 45 derniers jours
	1 visite médicale CEMP	dans les 24 derniers mois
	1 visite médicale unité	dans les 6 derniers mois
	1 formation CRM	dans les 36 derniers mois
	1 RMS	année N-1
	1 ENT sécu sauvetage ¹⁸	année N-1
	1 test écrit de connaissances ¹⁹	année N-1
	1 contrôle en ligne	année N-1
	1 contrôle QT	dans les 12 derniers mois
CR	1 contrôle tactique	année N-2
MEC instructeur	1 contrôle pédagogique	l'année N-3
	1 RSI	RSI année N-1 suivie
	1 vol/simulateur d'instruction ²⁰	dans les 6 derniers mois
Examineur	1 RSE	RSE année N-3 suivie
	1 supervision	l'année N-3

¹⁸ Les procédures « sécurité-sauvetage » comprennent les exercices suivants : la mise effective d'un gilet de sauvetage, la mise effective de l'équipement respiratoire, une instruction sur l'emplacement de tous les équipements de « sécurité-sauvetage » à bord de l'avion, une instruction sur l'emplacement de tous les types d'issues de l'avion, une révision des procédures « sécurité-sauvetage » de l'avion.

¹⁹ Le test de connaissances porte sur les procédures et règlements opérationnels, la CAG et la COM, le RVSM, les performances (calcul particulier, utilisation de la documentation avion...), l'Operating Manual, l'utilisation des manuels d'exploitation et documents associés, les MET tome 1 et 2, les systèmes avion et le SAP, les procédures de dégivrage et d'antigivrage.

²⁰ Pour un mécanicien d'équipage instructeur qualifié sur plusieurs types d'aéronefs, un vol/simulateur d'instruction doit être effectué au minimum tous les 6 mois sur chaque type.

Mécaniciens d'équipage soute

0812. La prorogation d'une qualification ou d'une compétence associée à une licence est soumise aux conditions de maintien de compétences suivantes :

Qualification Compétence	Intitulé	Période
MES à l'instruction MES opérationnel MES confirmé Chef MES MES instructeur	1 vol	dans les 45 derniers jours
	1 visite médicale CEMP	dans les 24 derniers mois
	1 visite médicale unité	dans les 6 derniers mois
	1 formation CRM	dans les 36 derniers mois
	1 RMS (ENT sécu sauvetage) ²¹	année N-1
	1 test écrit de connaissances ²²	année N-1
	1 contrôle en ligne	année N-1
CR	1 contrôle tactique	année N-2
MES instructeur ²³	1 contrôle pédagogique	l'année N-3
	1 RSI	RSI année N-1 suivie
	1 vol d'instruction ²⁴	dans les 6 derniers mois (sauf pour les MES sur site outre-mer sans élève)
Examineur	1 RSE	l'année N-3
	1 supervision	l'année N-3

²¹ Les RMS (procédures « sécurité et sauvetage ») comprennent les exercices suivants : la mise effective d'un gilet de sauvetage, la mise effective de l'équipement respiratoire, une instruction sur l'emplacement de tous les équipements de « sécurité-sauvetage » à bord de l'avion, une instruction sur l'emplacement de tous les types d'issues de l'avion, une révision des procédures « sécurité-sauvetage » de l'avion.

²² Le test de connaissances porte en autres sur : les procédures et règlements opérationnels, la CAG, la CAM, les performances (calcul particulier, utilisation de la documentation avion...), l'Operating Manual, l'utilisation des manuels d'exploitation et documents associés, la documentation tactique, les systèmes avion, les procédures de dégivrage et d'antigivrage.

²³ Pour un MES instructeur qualifié sur plusieurs types d'aéronefs, un vol/simulateur d'instruction doit être effectué au minimum tous les 6 mois sur chaque type.

²⁴ Pour les loadmasters A400M : une séance de LMWST ou un vol.

MES CN235

0813. Reprise de l'activité après interruption de vol :

- a. après une interruption de vol supérieure à 45 jours, un vol en double avec un MES repère 5 minimum sur CASA -200 ou -300 devra être effectué pour revalider la licence d'un MES CN235. En fonction du niveau du personnel à revalider, le chef de spécialité pourra adapter le niveau du MES qualifié ;
- b. en cas d'interruption supérieure à 90 jours, ce vol en double sera effectué avec un MES qualifié instructeur ;
- c. au-delà de 6 mois sans vol sur CN235, un programme de réentraînement validé par le CIET devra être effectué.

0814. En cas d'interruption de vol de plus de 6 mois sur une variante, un vol de reprise devra être effectué avec un MES qualifié instructeur sur la variante non employée.

Aides-soutiers

0815. La prorogation d'une qualification ou d'un label associé à une licence est soumise aux conditions de maintien de compétences suivantes :

Qualification Compétence	Intitulé	Période
Aide-soutier à l'instruction	1 visite médicale	dans les 6 derniers mois (VSU ou CEMPN)
	1 ENT sécu sauvetage ²⁵	année N-1
Soutier opérationnel	1 test écrit de connaissances ²⁶	année N-1
	1 contrôle en ligne	année N-1
Soutier opérationnel	1 formation CRM	dans les 36 derniers mois

²⁵ Les procédures « sécurité-sauvetage » comprennent les exercices suivants : la mise effective d'un gilet de sauvetage, la mise effective de l'équipement respiratoire, une instruction sur l'emplacement de tous les équipements de « sécurité-sauvetage » à bord de l'avion, une instruction sur l'emplacement de tous les types d'issues de l'avion, une révision des procédures « sécurité-sauvetage » de l'avion.

²⁶ Le test de connaissances porte en autres sur : les procédures et règlements opérationnels, les performances (centrage, arrimage, utilisation de la documentation avion...), l'utilisation des manuels d'exploitation et documents associés.

Équipages sécurité cabine

0816. La prorogation d'une qualification ou d'une compétence associée à une licence est soumise aux conditions de maintien de compétences suivantes :

Qualification Compétence	Intitulé	Période
ESC à l'instruction ESC opérationnel ESC confirmé Chef ESC ESC instructeur	1 visite médicale CEMPN	dans les 24 derniers mois
	1 visite médicale unité	dans les 6 derniers mois
	1 formation CRM	dans les 36 derniers mois
	1 RMS ²⁷ - BEPN	année N-1
	1 contrôle en ligne	année N-1
	1 test de connaissances ²⁸	année N-1
ESC instructeur	1 contrôle pédagogique	l'année N-3
	1 RSI	RSI année N-1 suivie
	1 vol d'instruction ²⁹ ou cours donné au BEPN	dans les 6 derniers mois
Examineur	1 RSE	année N-3
	1 supervision	année N-3
ESC LOADMASTER	1 vol en qualité de Loadmaster ³⁰ 1 fiche de masse et centrage contrôlée par le chef de spécialité ³¹	année N-1

²⁷ La révision des procédures « sécurité-sauvetage » comprend les exercices suivants : les évacuations, la détection et la lutte contre les feux, l'utilisation du matériel de sécurité, la dépressurisation, l'interruption de décollage.

²⁸ Le test de connaissance et le contrôle en ligne portent entre autres sur les spécificités et les systèmes avions, les procédures normales et secours, les règles d'emport, les équipements de sécurité, la médecine aéronautique, l'utilisation des manuels d'exploitation et documents associés (LV, préparation cabine, remise en œuvre, formalités en escale), le commissariat – hôtellerie, les spécificités liées à la fonction chef de cabine.

²⁹ Pour un ESC instructeur qualifié sur plusieurs types d'aéronefs, un vol/simulateur d'instruction doit être effectué au minimum tous les 6 mois sur chaque type.

³⁰ Conformément aux conditions de réalisation décrites au titre A section VII.

³¹ Cette fiche pourra être réalisée lors du contrôle écrit annuel.

Agent sécurité cabine (ASC)

0817. La prorogation d'une qualification ou d'une compétence associée à une licence est soumise aux conditions de maintien de compétences suivantes :

Qualification Compétence	Intitulé	Période
ASC à l'instruction ASC opérationnel ASC CC	1 visite médicale CEMPN	dans les 24 derniers mois
	1 visite médicale unité	dans les 12 derniers mois
	1 formation CRM	dans les 36 derniers mois
	1 contrôle en ligne	année N-1
	1 test de connaissances ³²	année N-1
	1 RMS ³³ - BEPN	année N-1

0818. Assistant sécurité cabine (Assistant SC) / La prorogation d'une qualification ou d'une compétence associée à une licence est soumise aux conditions de maintien de compétences suivantes :

Qualification Compétence	Intitulé	Période
Assistant SC à l'instruction Assistant SC opérationnel	1 visite médicale CEMPN	dans les 24 derniers mois
	1 visite médicale unité	dans les 12 derniers mois
	1 formation CRM	dans les 36 derniers mois
	1 contrôle en ligne	l'année N-1
	1 test de connaissances ³⁴	l'année N-1

³² Le test de connaissance et le contrôle en ligne portent entre autres sur les spécificités et les systèmes avions, les procédures normales et secours, les règles d'emport, les équipements de sécurité la médecine aéronautique, l'utilisation des manuels d'exploitation et documents associés (LV, préparation cabine, remise en œuvre, formalités en escale), le commissariat – hôtellerie.

³³ La révision des procédures « sécurité-sauvetage » comprend les exercices suivants : les évacuations, la détection et la lutte contre les feux, l'utilisation du matériel de sécurité, la dépressurisation, l'interruption de décollage.

³⁴ Le test de connaissances et le contrôle en ligne portent entre autres sur : les spécificités et les systèmes avions, les procédures normales, le commissariat – hôtellerie, les risques aériens.

Validité

0819. Pour les pilotes, la validité de la licence est celle de la carte VSV / QT / QC.
0820. Dans les cas de la délivrance et du renouvellement, la validité de la licence court à compter de la date de réussite au contrôle carte jusqu'à la fin du douzième mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle.
0821. Exemple : pour un contrôle réussi le 23 mars 2004, la fin de validité est le 31 mars 2005.
0822. Dans le cas de la prorogation, quand le contrôle est effectué dans les 3 mois qui précèdent la date d'expiration, la validité de la licence court à compter de la date de réussite au contrôle carte jusqu'à la fin du douzième mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.
0823. Exemple : pour un contrôle réussi le 23 mars 2010, et une fin de validité initiale 31 mai 2010, la nouvelle fin de validité est le 31 mai 2011.
0824. Pour les autres spécialités, la licence est valide du 1^{er} janvier jusqu'au 31 décembre de l'année suivant la réalisation du contrôle tactique (NOSA) ou du contrôle en ligne (MEC, MES, aides soutiers, ESC, ASC, convoyeurs et infirmiers convoyeurs de l'air, assistants sécurité cabine).
0825. Les licences sont éditées à la date du contrôle en ligne avec pour validité le 31/12 de l'année N+1.
0826. Exemple : pour un contrôle réussi le 23 mars 2016, la licence est éditée le 23 mars 2016 avec une fin de validité au 31 décembre 2017.
0827. Certains contrôles récurrents sont millésimés.
0828. Un millésime N-1 signifie que pour être valide, l'item doit avoir été effectué une fois au cours de l'année précédente.
0829. Exemple : contrôle en ligne, N-1 : un contrôle en ligne effectué le 2 mars 2020 doit être repassé avant le 31 décembre 2021.
0830. Un millésime N-3 signifie que pour être valide l'item doit avoir été effectué une fois au cours de l'année N-3.
0831. Exemple : supervision examinateur, N-3 : une supervision effectuée le 2 mars 2020 doit être repassée avant le 31 décembre 2023.

Dépassement de butée

0832. Une licence dont la butée est dépassée n'est plus valable.
0833. Dès lors que la licence est périmée, un programme de réentraînement sera proposé par le chef de spécialité et validé par le CIET.
0834. Selon la durée de dépassement de la licence, le programme d'entraînement sera adapté.
0835. Par exemple, pour une licence périmée de moins de 6 mois, le programme de réentraînement pourra suivre le canevas suivant :
- a. un contrôle de connaissance ;
 - b. et/ou un entraînement spécifique sur avion ou simulateur (BAJ avec simulation de largage, RMS, ...) ;
 - c. réussite aux contrôles récurrents.

0836. Pour le renouvellement d'une licence périmée depuis plus de 6 mois, le programme pourra suivre le canevas suivant :
- a. instruction théorique sur le type (parties ETIS, UTI) ;
 - b. contrôle de connaissances ;
 - c. entraînements sur simulateur (RMS, TEC, etc.) ;
 - d. entraînements sur avion (BAJ, chargements, etc.) ;
 - e. contrôle en ligne, sur une mission logistique ;
 - f. parties pertinentes du stage STRI ;
 - g. contrôle pédagogique par CIET ou EIE ;
 - h. un vol d'entraînement tactique niveau CR (avec EIE ou chef de spécialité) ;
 - i. un contrôle tactique niveau CR (par CIET ou EIE).
0837. Le renouvellement d'une licence périmée depuis plus de 5 ans est soumis à la réalisation d'un stage complet SQTA (ou équivalent) dans le cas d'une licence valide sur un autre avion, d'un stage complet SQT (ou équivalent) sinon.

Édition

0838. Le chef de spécialité vérifie et signe les licences. Il atteste ainsi de la détention des qualifications et compétences et déclarées sur la licence. L'obtention d'une compétence ne donne pas lieu à la réédition immédiate d'une licence. Le cachet de l'examineur ayant validé la compétence fait foi.
0839. La licence est certifiée par le cachet et la signature du :
- a. commandant de l'unité du titulaire ;
 - b. commandant d'escadre, respectivement du C1 base si l'unité ne dépend pas d'une escadre, si le titulaire est le commandant d'unité ;
 - c. commandant de base si le titulaire est le commandant d'escadre.
0840. Le cas particulier d'édition d'une licence concernant un PN exerçant sur un avion avec plusieurs variantes est traité au chapitre multi-qualifications.

Carte VSV / qualification de type / qualification de classe

Privilèges et conditions

0841. Prérequis pilote : pour proroger ou renouveler une épreuve de QT (respectivement QC), le pilote doit avoir :
- a. les prérequis médicaux définis au [0774](#) ;
 - b. les prérequis linguistiques définis au [096](#).
0842. La détention d'une carte VSV en état de validité est une condition nécessaire pour qu'un pilote puisse jouir des prérogatives de sa ou ses licence(s). Sans carte valide, un pilote ne doit pas exercer de fonction de conduite autre que celle de copilote et dans le cadre exclusif des entraînements spécifiques de remise à niveau et de contrôle.

0843. Pour un pilote détenant plusieurs qualifications :
- la carte verte VSV précisera les types d'aéronefs ;
 - un contrôle carte sera réalisé sur chaque type d'aéronef pour une multi-qualifications de type 2.
0844. Deux types de carte VSV, une blanche et une verte, existent.
0845. Seule la carte verte est en vigueur pour les pilotes de la BAAP.
0846. De plus, outre la sécurité d'exécution, les critères de précision ci-dessous doivent être pris en compte dans la délivrance de la carte VSV verte :

	Évolution	Approche
Altitude	+/- 100 pieds	+/- 50 pieds
Cap	+/- 10 degrés	+/- 3 degrés (2 degrés en GCA et ILS)
Vitesse	+/- 10 Kts	+/- 5 Kts

0847. Le programme de l'épreuve de la carte VSV est identique au programme de compétence pour la qualification de type ou de classe avion avec prorogation ou renouvellement d'IR. L'épreuve sera réalisée au simulateur (si existant).

TBM700 01670

0848. La réussite à une épreuve pratique d'aptitude (ou de prorogation ou de renouvellement) à la qualification de type ou de classe avec prorogation ou renouvellement d'IR ouvre droit à la délivrance, prorogation ou renouvellement d'une carte VSV.
0849. Les pilotes affectés en outre-mer effectuent normalement leur contrôle carte VSV (et leur RMS) lors d'un retour annuel programmé par l'ETOM en liaison avec l'EIE.
0850. Les pilotes détenant une multi-qualifications de type 2 devront effectuer une carte sur chaque type d'aéronef. Le contrôle carte VSV du chef de spécialité sera réalisé par le CIET ou l'EIE concerné sur le type d'appareil sur lequel celui-ci détient le moins d'expérience. Les autres cartes pourront ensuite être réalisées par un testeur du ou des autres appareils.

Délivrance – prorogation – renouvellement

Épreuve d'aptitude	CIET/EIE	Unité
Délivrance	OUI	NON
1 ^{ère} Prorogation	OUI	Sur décision CIET
Prorogation (à compter de la 2 ^{ème})	OUI	OUI
Renouvellement	OUI	Sur décision CIET

Validité

0851. Pour une délivrance, une prorogation quand le contrôle est effectué avant les 3 mois qui précèdent la date d'expiration ou un renouvellement, la validité de la carte débute à la date de réussite au contrôle et dure jusqu'à la fin du douzième mois qui suit le mois au cours duquel a été effectué ce contrôle.
0852. Exemple : pour un contrôle réussi le 23 mars 2004, la fin de validité de la carte est le 31 mars 2005.

0853. Dans le cas d'une prorogation quand le contrôle est effectué dans les 3 mois qui précèdent la date d'expiration, la validité de la carte débute à la date de réussite au contrôle et se poursuit jusqu'à la fin du douzième mois qui suit le mois au cours duquel cette validité a expiré.
0854. Exemple : pour un contrôle réussi le 23 mars 2004, et une fin de validité carte initiale 31 mai 2004, la nouvelle fin de validité est le 31 mai 2005.
0855. La fin de validité d'une carte VSV doit être mentionnée au recto de celle-ci et certifiée par :
- a. un numéro d'identification (au recto) ;
 - b. la signature (au verso) du chef pilote ou de l'examineur CIET / EIE ;
 - c. la signature (au verso) du commandant d'unité ;
 - d. l'apposition par les services compétents de la base d'un timbre sec ou humide type « MARIANNE ».
0856. L'identification de la carte VSV comprend une série de trois nombres :
- a. un numéro d'enregistrement chronologique ;
 - b. le numéro de l'unité du titulaire ;
 - c. le millésime de l'année de délivrance.
0857. Exemple : la carte 07/02.064/98 est la 7^{ème} carte délivrée à l'ET 02.064 en 1998.

Traitement de l'échec

0858. Un candidat ajourné à un contrôle QT ne peut voler sur le type d'avion correspondant que dans le cadre de son réentraînement et sur une mission d'entraînement dédiée.
0859. Toutes les licences de type 1 sont suspendues.
0860. Il peut, sous réserve de respecter les critères propres à chaque autre licence de type 2 (en particulier, pour un pilote, avoir une carte VSV valide), jouir des prérogatives des licences qu'il détient sur d'autres aéronefs.
0861. ASC : durant la période probatoire de 6 à 12 mois, deux défaillances caractérisées à un même contrôle ne feront pas l'objet d'une demande de convocation d'un conseil d'examen de progression (CEP).
0862. L'agent sécurité cabine ayant échoué aux exigences sera reversé à la base d'affectation.

Politique d'adaptation des normes européennes

0863. Références :

- a. note 500 345 /DEF/EMAA/FTO AA relative à la politique d'adaptation des normes européennes civiles dans la formation des pilotes militaires ;
- b. message 2015/188/CFA/BAAP relatif aux modalités d'application de la politique FCL au sein de la BAAP.

0864. Tout pilote réussissant son stage SQT/SQC se verra délivrer une qualification initiale civile (QT/QC).

0865. À l'issue de l'obtention de la qualification machine initiale (QT/QC), les pilotes effectueront un contrôle annuel ou une prorogation type carte VSV, sans délivrance ou prorogation de cette qualification civile. Bien que cela ne soit pas systématiquement recherché, si l'opportunité se présente et que l'examineur dispose de la qualification TRE, un renouvellement de la QT pourra également être réalisé à cette occasion, autant que faire se peut.

0866. Afin d'obtenir et de maintenir l'homologation des centres de formation et d'avoir un vivier d'instructeurs pouvant alimenter ces structures de façon pérenne, les pilotes des catégories suivantes maintiendront leur qualification civile QT/QC lors du contrôle annuel de carte VSV :

- a. pilote instructeur affecté en centre de formation (CIET/EIE/FTOAA) ;
- b. pilote instructeur affecté en escadron ;
- c. pilote instructeur abonné de catégorie A (pendant sa période d'abonnement en tant qu'instructeur) ;
- d. pilote instructeur abonné de catégorie B, dans les 2 années après avoir quitté l'unité navigante (31 août de l'année N+2).

0867. Les pilotes qualifiés B8 et passant instructeurs devront utiliser le rapport de crédit (arrêté du 5 septembre 2014) afin de recouvrir une QT/QC avant l'entrée en stage. Le contrôle annuel de carte VSV servira de support pour réactiver cette qualification civile, si ce contrôle arrive à échéance dans les 6 mois précédant l'entrée en stage. Dans le cas contraire, une nouvelle épreuve sera réalisée dans les 3 mois avant l'entrée en stage.

0868. La détention d'une compétence linguistique en langue anglaise au moins égale au niveau opérationnel (niveau 4) est un prérequis pour tout renouvellement de QT/QC. Si nécessaire celle-ci devra donc être passée avant l'épreuve de carte VSV support du renouvellement de QT.

0869. Les examinateurs devront vérifier avant l'épreuve l'éligibilité du candidat à la qualification civile. Tout cas particulier devra faire l'objet d'une demande officielle et argumentée à la BAAP.

0870. L'épreuve de délivrance, prorogation, renouvellement QT/QC est la carte VSV.

0871. Hors besoin validé par la BAAP, tout pilote affecté sur un site hors métropole effectuera un contrôle annuel type carte VSV sans proroger sa qualification civile. Le rapport de crédit pourra être utilisé à son retour en métropole pour renouveler cette qualification au besoin et après accord de la BAAP.

Vol de préparation au combat

Privilèges et conditions

0872. La détention d'un Vol de Préparation au Combat (VPC) en état de validité est une condition nécessaire pour qu'un pilote puisse jouir des prérogatives de sa ou ses licence(s). Sans VPC valide, un pilote ne peut exercer des fonctions à bord de l'aéronef que dans le cadre exclusif des entraînements spécifiques de remise à niveau pour ce VPC.

Déroulement de l'entraînement

0873. Le VPC s'effectue sur aéronef sauf mention contraire au titre C.

A400M 01521

0874. Il a pour objectif la préparation au combat des pilotes et est une mission d'instruction ou de maintien en condition opérationnelle.

0875. Une fiche d'instruction de type « instruction » est systématiquement rédigée.

0876. Le programme du VPC se décompose d'une partie commune et d'une liste d'exercices complémentaires. L'instructeur adapte le nombre et le type d'exercices complémentaires en fonction des conditions du jour, des restrictions de l'aérodrome, des qualifications détenues et des besoins relatifs à l'instruction.

TBM700 01674 FALCON 01645 A330 AUG 01608 C130H 01538 A400M 01521 ALSR 01732

CN235 01591

0877. Le programme de ce vol est adapté à la mission principale du vecteur et à chaque niveau de qualification.

Délivrance – prorogation – renouvellement

0878. Les compétences pour les délivrances, prorogations et renouvellements suivent les principes énoncés au chapitre 5 dans le paragraphe des qualifications transport.

0879. Le chef de spécialité pilote de l'unité s'efforcera de réaliser personnellement le VPC des personnels les moins qualifiés de son unité et/ou en déficit d'une activité aérienne régulière et suffisante.

0880. Sauf mention contraire, la première prorogation de VPC est effectuée par l'EIE de la flotte considérée.

Validité du VPC

0881. Le VPC doit être effectué une fois par an. Pour être valide l'année N, il faut avoir réalisé un VPC l'année N-1. Sa validité court à compter de sa date de réalisation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante. Par exemple, pour un VPC effectué le 25 avril 2025, la fin de validité est le 31 décembre 2026.

0882. Dans la mesure du possible, il est recommandé de maintenir une période d'environ 12 mois entre les VPC.

0883. Pour éviter l'effet d'entonnoir, les chefs de spécialité enverront à l'escadrille standardisation du CIET avant le 15 septembre de chaque année le pourcentage de VPC effectués sur leur population.

Traitement d'un résultat insuffisant

0884. Dans le cas d'un candidat ayant effectué un VPC jugé comme présentant des faiblesses, le pôle standardisation du CIET sera contacté. L'unité présentera un programme de réentraînement répondant aux raisons ayant conduit à ce résultat insuffisant. La BAAP et le CIET en seront informés par message NeMO.

0885. Le pilote concerné par un résultat insuffisant peut, sous réserve de respecter les critères propres à chaque autre licence, jouir des prérogatives des licences de type 2 qu'il détient sur d'autres aéronefs.

Contrôle en ligne

Privilèges et conditions

0886. La détention d'un contrôle en ligne en état de validité est une condition nécessaire pour qu'un PN puisse jouir des prérogatives de sa ou ses licence(s).
0887. Sans contrôle en ligne valide, un navigant ne peut exercer des fonctions à bord des aéronefs que dans le cadre exclusif des entraînements spécifiques de remise à niveau et de contrôle.

Déroulement de l'épreuve

0888. Le contrôle en ligne s'effectue sur aéronef.
0889. Il a pour objectif de confirmer l'aptitude du PN à exercer ses fonctions. En particulier, la gestion des ressources humaines et le respect des procédures administratives sont des critères devant être systématiquement évalués pour un chef de bord / commandant de bord.
0890. Deux types de contrôle en ligne sont en vigueur au sein de la BAAP :
- a. le contrôle en ligne périodique, programmé afin d'étendre la validité de la licence ;
 - b. le contrôle en ligne inopiné et déclenché par le commandant d'unité afin de vérifier le niveau professionnel.
0891. Le commandant d'unité détient toute latitude pour décider de contrôles en ligne inopinés.
0892. Un pilote titulaire de plusieurs licences effectue son contrôle en ligne sur l'aéronef pour lequel il détient la qualification la plus élevée. Dans le cas de niveaux de qualification identiques, le contrôle en ligne est effectué sur l'aéronef le moins usité.
0893. Le contrôle en ligne d'un pilote est applicable à l'ensemble des licences qu'il détient.
0894. Sur CN235, le contrôle en ligne d'un pilote est applicable à l'ensemble des licences qu'il détient. Ce test sera effectué indifféremment sur -200 ou -300.
0895. Le contrôle en ligne d'un NOSA est effectué sur un vol logistique indépendant du contrôle tactique. Le contrôleur s'assurera de la maîtrise des différents outils de travail en ligne et des connaissances avion et réglementation indispensables à la réalisation d'un vol logistique.
0896. Le NOSA titulaire de plusieurs licences effectue un contrôle en ligne sur un seul type d'aéronef.
0897. Un MEC/MES/aide-soutier titulaire de plusieurs licences effectue son contrôle en ligne sur l'aéronef pour lequel il détient la qualification la plus élevée. Dans le cas de niveaux de qualifications identiques, le contrôle en ligne est effectué sur l'aéronef le moins usité.
0898. Le contrôle en ligne d'un MEC/MES/aide-soutier est applicable à l'ensemble des licences de MEC/MES/aide-soutier qu'il détient.
0899. Le contrôle en ligne d'un mécanicien d'équipage soute CASA dès lors que son unité dispose des 2 variantes (-200 et -300) devra être effectué en alternance sur ces 2 variantes dans la mesure du possible.
0900. Un ESC/ASC titulaire de plusieurs licences effectue son contrôle en ligne sur l'aéronef pour lequel il détient la qualification la plus élevée. Dans le cas de niveaux de qualifications identiques, le contrôle en ligne est effectué en alternance sur les différents types.
0901. À l'exception de la qualification CCPL qui fait l'objet d'un contrôle en ligne spécifique, le contrôle en ligne d'un mécanicien d'équipage sécurité cabine est applicable à l'ensemble des licences de mécanicien d'équipage qu'il détient.

0902. MEC/MES. Préparation du vol :

- a. visite extérieure : visite de sécurité consistant au contrôle extérieur de l'avion au cours duquel le candidat est interrogé sur les éléments essentiels ;
- b. visite intérieure (poste de pilotage et cabine ou soute) : cette visite est effectuée suivant le manuel de l'équipage. Le personnel est interrogé sur l'importance et le but de certaines opérations ;
- c. vérification et essais des différents circuits, traitement des pannes : ces essais sont effectués suivant le manuel de l'équipage. Au cours de ces essais, le candidat est interrogé sur le but de certaines vérifications et doit analyser des anomalies de fonctionnement créées par l'examineur. Ces anomalies portent sur les systèmes principaux et doivent amener après analyse à un dépannage avant le départ. Elles sont choisies dans la liste minimale d'équipement du type d'aéronef concerné ;
- d. le candidat est jugé sur les points suivants : le respect des procédures d'essais, la qualité de l'identification de l'anomalie, la méthode d'analyse de la panne et la gestion d'une opération de dépannage.

0903. MEC / MES. L'épreuve en mission est passée au cours d'un vol en ligne avec chargement. Le candidat est jugé sur :

- a. la préparation du vol ;
- b. l'utilisation normale de l'avion et l'exécution des listes de vérification ;
- c. la connaissance de la documentation de bord ;
- d. l'exécution des différentes tâches à bord telles qu'elles sont définies dans cette documentation ;
- e. l'exécution des devis de masse et centrage ;
- f. son intégration dans l'équipage y compris son aptitude à participer aux fonctions télécommunication et navigation (MEC uniquement) ;
- g. la rédaction du compte-rendu du vol (relevé mécanicien, FIA, F11 ou CRM). Nota : certaines pannes peuvent être initiées en vol en respectant le guide des pannes.

0904. Aide-soutier / Préparation du vol :

- a. effectuée en général au cours de l'épreuve en situation normale ;
- b. visite intérieure soute : cette visite sera effectuée suivant le manuel de l'équipage. Le personnel sera interrogé sur l'importance et le but de certaines opérations.

0905. Aide-soutier / L'épreuve en mission sera passée au cours d'un vol en ligne avec chargement. Le candidat sera jugé sur :

- a. la préparation du vol ;
- b. l'utilisation normale de l'avion et l'exécution des listes de vérification ;
- c. la connaissance de la documentation de bord ;
- d. l'exécution des différentes tâches à bord telles qu'elles sont définies dans le domaine d'emploi ;
- e. les connaissances nécessaires à l'exécution des devis de masse et centrage ;
- f. son intégration dans l'équipage.

0906. ESC / Préparation du vol. Pendant le contrôle en ligne, le candidat pourra être jugé sur tous les points que l'examineur juge nécessaires et notamment :

- a. lors de la préparation de la mission et de la mise en œuvre l'étude générale de la mission ;
- b. les formalités aux escales ;
- c. la qualité de sa documentation ;
- d. ses connaissances des spécificités liées à la mise en œuvre de l'avion (trappes, servicing, quantités d'eau, pleins carburant...) ;
- e. l'inspection et la vérification cabine (sûreté, matériels de sécurité, équipements spécifiques, chargement...) ;
- f. connaissance du marché d'assistance et de la réglementation (transport de passagers particuliers, OM- A...).

0907. ESC / Épreuve en vol. L'ESC sera jugé sur :

- a. ses capacités à gérer sa cabine ainsi que son comportement à bord ;
- b. ses connaissances des procédures normales et secours ;
- c. ses connaissances spécifiques (rédaction des bons de facturation, la médecine aéronautique, sa connaissance en langue anglaise...) ;
- d. l'exécution et le contrôle des opérations après vol ;
- e. ses relations avec l'équipage et avec le personnel au sol ;
- f. la rédaction des comptes rendus.

Validité du contrôle

0908. Un contrôle en ligne doit être effectué une fois tous les deux ans, sauf pour un instructeur (IP) dont le contrôle aura une validité de trois ans et ne sera donc réalisé qu'une année sur trois, sur la même mission que son contrôle pédagogique.
0909. Dans le cas d'un personnel abonné, et totalisant moins de 80h dans l'année, un contrôle tous les deux ans reste obligatoire, quelle que soit la qualification de ce personnel.
0910. Dans les cas de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement, la validité du contrôle en ligne court à compter de la date de réussite du contrôle de l'année N jusqu'au 31/12 de l'année N+2 ou N+3.
0911. Assistant sécurité cabine : un assistant sécurité cabine effectue son contrôle en ligne dans l'année en cours.

Traitement de l'échec

0912. Un candidat ajourné à un contrôle en ligne effectue, sur le type d'avion sur lequel l'ajournement a été prononcé et avec un instructeur de sa spécialité, son programme de réentraînement.
0913. Ce réentraînement ne s'effectue pas nécessairement sur une mission d'instruction dédiée.
0914. Les autres licences du candidat (détenues sur un autre type d'aéronef) sont suspendues jusqu'à réussite à un nouveau contrôle en ligne sur l'avion sur lequel l'ajournement a été prononcé.

Contrôle tactique

Privilèges et conditions

0915. La détention d'un contrôle tactique en état de validité est une condition nécessaire pour qu'un pilote, un NOSA ou un mécanicien d'équipage soute ou conduite, puisse jouir des prérogatives de sa ou ses licence(s) en mission tactique.

0916. Sans contrôle tactique valide, un navigant est qualifié LMR.

Épreuves

0917. Pour les pilotes et NOSA, deux épreuves distinctes sont nécessaires : une mission tactique et une tenue machine de nuit.

0918. Le copilote CR (ou chef de bord LCR) et le commandant de bord CR sont évalués différemment au cours de la mission tactique :

- a. le copilote est évalué en position de PF, lors d'un vol qui vise à démontrer ses capacités à restituer des exercices de Pilot Flying (précision des posers, connaissances des procédures, réaction face à la menace, autonomie dans sa fiche de poste, etc.) ;

A400M 01515

- b. le commandant de bord est évalué en tant que PM :

- (1) avec les ambiants d'une SITAC avec menace ;
- (2) il mettra en avant la gestion des intervenants extérieurs ;
- (3) plusieurs compétences seront évaluées, en fonction de l'avion (largage, posers d'assaut, etc.) ;
- (4) cette mission peut s'effectuer une année sur deux au simulateur.

C130H 01537

0919. La séance de tenue machine de nuit consiste en une mission d'instruction se composant d'arrivées tactiques et de posers sur « marquage tactique » :

- a. avec JVN si la compétence est détenue ;
- b. d'une durée approximative de 40 minutes ;
- c. pour les pilotes, en place PF.

0920. Au cours de l'épreuve du contrôle tactique, le contrôleur s'attache particulièrement à juger les points suivants :

- a. connaissance et utilisation du système de navigation de l'avion ;
- b. gestion de la mission en tant que chef de mission dans un cadre tactique ;
- c. réaction face à la menace ;
- d. restitution des fiches de poste éditées dans le manuel d'emploi tactique de l'avion ;
- e. connaissance et application des différents modes d'action.

0921. Le contrôle EL ou PL valide le CTL TAC pour l'année. La participation à un exercice majeur **en tant que PM** valide le CTL TAC (en alternance avec un CTL TAC).

0922. Au cours de la séance de tenue machine de nuit, l'instructeur s'attache particulièrement à juger les points suivants :
- a. la précision de pilotage ;
 - b. l'utilisation adéquate du système de navigation de l'avion.
0923. Pour les mécaniciens d'équipage, l'épreuve s'effectue au cours d'un vol comportant la mise en œuvre d'au moins une compétence tactique (ERO exclu) de manière réelle.
0924. Les missions avec SITAC sont à privilégier (stage tactique pilote, exercices divers, etc.).
0925. Au cours de l'épreuve, l'examineur MES/MEC s'attache particulièrement à juger les points suivants :
- a. connaissance et utilisation des systèmes (JVN, autoprotection, matériels SAR) ;
 - b. gestion des procédures en soute et/ou en cabine ;
 - c. connaissance de la menace et réactions face à la menace ;
 - d. connaissance et application des différents modes d'action (ETTPs et manuel d'emploi tactique de sa machine).
0926. Dans une logique de « train as you fight », les conditions de réalisation du contrôle tactique doivent se rapprocher le plus possible de la réalité. Ainsi, dans la mesure du possible, le port du gilet de combat et du casque, la mise en œuvre du système d'autoprotection (avion non armé), la prise en compte de données CSAR seront notamment exécutés.
0927. Les ETOM pourront adapter le scénario du contrôle tactique en fonction des réalités des missions tactiques locales et des particularités géographiques du site.
0928. Un contrôle tactique de jour réalisé au profit d'un pilote instructeur avec un copilote à l'instruction peut permettre de valider ledit contrôle récurrent ainsi que son contrôle pédagogique, sur décision du chef de spécialité (en fonction de l'expérience et de l'activité récente du candidat). Dans ce cadre, le candidat pourra être indifféremment en position PF ou PM.
0929. Sauf pour les NOSA, un PN titulaire de plusieurs licences effectue son contrôle tactique sur l'aéronef pour lequel il détient la qualification tactique la plus élevée.
0930. Sauf pour les NOSA, dans le cas de niveaux de qualification identiques, le contrôle tactique est effectué en alternance sur les différents types.
0931. Sauf pour les NOSA, le contrôle tactique d'un PN est applicable à l'ensemble des licences qu'il détient.
0932. Le NOSA titulaire de plusieurs licences effectue un contrôle tactique sur chaque type d'aéronef.

Validité du contrôle

0933. Pour les pilotes et NOSA :
- a. un contrôle tactique doit être effectué une fois par an ;
 - b. pour être valide l'année N, il faut avoir réalisé un contrôle l'année N-1. Dans la mesure du possible, il est recommandé de maintenir une période d'environ 12 mois entre les contrôles.

CN235 [01589](#)

CN235 [01590](#)

0934. Pour les mécaniciens d'équipage :
- a. un contrôle tactique doit être effectué une fois tous les 2 ans ;
 - b. la réalisation réelle d'au moins un mode d'action tactique est obligatoire ;
 - c. pour être valide l'année N, il faut avoir réalisé un contrôle l'année N-2. Dans la mesure du possible, il est recommandé de maintenir une période d'environ 24 mois entre les contrôles.
0935. Dans le cas de la délivrance, de la prorogation et du renouvellement, la validité du contrôle court à compter de la date de réussite du contrôle jusqu'au :
- a. pilotes et NOSA : 31 décembre de l'année suivante ;
 - b. mécaniciens d'équipage : 31 décembre de l'année N+2.
0936. Exemple : pour un contrôle réussi le 23 mars 2023, la fin de validité est le :
- a. pilotes et NOSA : 31 décembre 2024 ;
 - b. mécaniciens d'équipage : 31 décembre 2025.

Traitement de l'échec

0937. Un candidat ajourné à un contrôle tactique effectue son programme de réentraînement avec un instructeur de sa spécialité.
0938. Ce réentraînement s'effectue nécessairement sur une mission d'instruction dédiée.
0939. Jusqu'à la réussite à un nouveau contrôle tactique, toutes les licences du candidat sont restreintes à leur qualification logistique.

Contrôle pédagogique

Privilèges et conditions

0940. La détention d'un contrôle pédagogique en état de validité est une condition nécessaire pour qu'un navigant puisse jouir de ses prérogatives d'instructeur.
0941. Sans contrôle pédagogique valide, un PN ne peut exercer des fonctions ni d'instructeur, ni de testeur.
0942. Un contrôle pédagogique peut être combiné avec un contrôle en ligne (l'évaluation d'un instructeur est faite conformément à sa fiche de poste)

Déroulement de l'épreuve

Particularités liées à la multi-qualifications

0943. Dans le cadre de la prorogation, lorsqu'un instructeur possède cette qualification sur plusieurs types d'aéronefs, le contrôle est effectué sur l'un des aéronefs sur lequel l'instructeur est qualifié. Le contrôle proroge alors l'ensemble des qualifications d'instructeur détenues.
0944. Dans le cadre de la délivrance/renouvellement, un contrôle doit être effectué sur chaque type d'aéronef pour lequel l'instructeur sera qualifié.

Validité du contrôle

0945. Un contrôle pédagogique doit être effectué tous les 3 ans.
0946. Pour être valide l'année N, il faut avoir réalisé un contrôle pédagogique l'année N-3.

0947. Dans la mesure du possible, il est recommandé de maintenir une période d'environ 36 mois entre les contrôles.
0948. Exemple : un contrôle réussi le 2 mars 2020 est valide jusqu'au 31 décembre 2023.
0949. La validité du contrôle est de plus soumise aux conditions suivantes :
- a. le délai maximum entre deux vols/simulateurs d'instruction est de six mois (dans le cas d'instructeurs possédant une multi-qualifications de type 2, ce délai s'applique à chaque type d'aéronef sur lequel la qualification est détenue) ;
 - b. l'instructeur doit assister une fois par an à une réunion de standardisation instructeur (RSI).

Traitement de l'échec

0950. Un candidat ajourné à un contrôle pédagogique effectuée, sur le type d'avion sur lequel l'ajournement a été prononcé et avec un instructeur de sa spécialité, son programme de réentraînement.
0951. Ce réentraînement ne s'effectue pas nécessairement sur une mission d'instruction dédiée.
0952. Jusqu'à la réussite à un nouveau contrôle pédagogique, le candidat ne peut pas exercer les fonctions d'instructeur (quel que soit le type d'avion pour lequel il détient une licence).

Formation CRM

Privilèges et conditions

0953. Pour jouir des prérogatives de sa licence sur un avion exploité en mult-opilotes, un navigant doit avoir effectué :
- a. un stage initial CRM dans les 36 derniers mois ;
 - b. ou un stage de rafraîchissement CRM dans les 36 derniers mois.
0954. Ces conditions ne s'appliquent pas pour les pilotes, NOSA, MEC et MES sortis d'école et pour l'année suivant l'édition de leur première licence.

Délivrance – prorogation – renouvellement

0955. Le stage CRM initial est effectué au CIET entre 6 et 12 mois de présence effective en unité (après l'obtention de la QT pour les pilotes).
0956. Le stage de rafraîchissement se décline soit en séance MOST, soit en cours en salle.

Validité

0957. La validité du CRM initial et du rafraîchissement est de 3 ans.

Révision des manœuvres de sécurité

Privilèges et conditions

0958. Pour jouir des prérogatives de sa licence, un PN conduite doit avoir effectué une séance de révision des manœuvres de sécurité (RMS) au minimum l'année N-1.

Déroulement de la séance

0959. Les séances de RMS sont :

- a. effectuées au simulateur, si existant pour le type d'aéronef et la fonction exercée ;
- b. réalisées de préférence au milieu de la période entre 2 séances de contrôle QT/QC ;
- c. animées par un instructeur désigné par le commandant d'unité.

0960. L'instructeur désigné, indépendamment de sa spécialité, valide la RMS pour l'ensemble de l'équipage en débriefant tant le travail en équipage que la restitution des procédures de secours et d'urgence.

[TBM700 01675](#) [ALSR 01738](#)

0961. MEC/MES. Le candidat est jugé sur les points suivants :

- a. identification des anomalies et information de l'équipage ;
- b. exécution des procédures d'urgence et de secours ;
- c. analyse des conséquences des pannes sur le vol et transmission de l'information.

0962. ESC / ASC : la révision des manœuvres de sécurité est effectuée au BEPN ou lors d'un CET (Crew Emergency Training).

Validité

0963. Une séance de révision des manœuvres de sécurité doit être effectuée chaque année.

0964. Pour être valide l'année N, il faut avoir réalisé une séance l'année N-1.

0965. Dans la mesure du possible, il est recommandé de maintenir une période d'environ 12 mois entre les séances.

0966. La validité de la séance de révision des manœuvres de sécurité court à compter de la date de la séance jusqu'au 31 décembre de l'année suivante.

0967. Exemple : pour une séance réalisée le 23 mars 2017, la fin de validité est le 31 décembre 2018.

Multi-qualifications

Généralités

0968. Tout PN exerce les privilèges d'une licence sur un seul type d'avion. Néanmoins, pour répondre à un besoin dûment justifié, la BAAP permet à des personnels d'être qualifiés sur plusieurs types.

0969. Ce chapitre s'applique à l'ensemble des spécialités représentées au sein de la BAAP.

0970. Deux types de multi-qualifications sont identifiés :

- a. type 1 : avions aux caractéristiques proches (CN235-200/CN235-300, C130H/C130H rénové) ;
- b. type 2 : avions aux caractéristiques éloignées et/ou lorsque deux QT, QC ou cartes sont nécessaires (Falcon/A330, DHC6/C130H, C130H/C130J, Falcon900/2000/7X, tout avion/BE350).

Autorisation

0971. Pour le personnel BAAP, toute demande d'accèsion à une multi-qualifications de type 2 devra être soumise à l'approbation de la BAAP et devra justifier du besoin opérationnel de la multi-qualifications.
0972. La multi-qualifications de type 1 et de type 2 des mécaniciens sécurité cabine et agent sécurité cabine ne sont pas soumises à une autorisation au préalable de la BAAP, étant donné que les procédures normales, anormales et d'urgences ainsi que les équipements de sécurité des Falcon et Airbus sont quasiment identiques et ont été uniformisés.
0973. Pour le personnel BAAP, dans le cas de multi-qualifications de type 2, le vol dans une même journée (de minuit à minuit) sur deux avions différents est interdit.

FALCON 01639

Licences

0974. Pour jouir des prérogatives de ses qualifications, tout membre d'équipage doit posséder, en état de validité une licence pour chaque avion. L'édition de la licence dépend du type de multi-qualifications :
- a. Type 1 : une seule licence dont l'en-tête fera apparaître la fonction du navigant sur la variante principale, le tableau de licences regroupant l'ensemble des qualifications propres à chaque variante ; la butée de la licence est celle de la carte VSV pour les pilotes, celle du contrôle récurrent pour les autres spécialités ;
 - b. Type 2 : une licence par avion.

Carte VSV

0975. Un pilote détenant une qualification sur plusieurs variantes d'avion se verra éditer une carte VSV unique pour les multi-qualifications de type 1, et une carte VSV pour chaque avion pour les multi-qualifications de type 2.

FALCON 01641

Maintien des compétences

0976. Pour un PIL, NOSA, MEC, MES, ESC, ASC, qualifié sur plusieurs aéronefs, un vol/simulateur de maintien en condition opérationnelle doit être effectué au minimum tous les 6 mois sur chaque variante, quel que soit le type de multi-qualifications détenue.
0977. Pour chaque qualification de type 2, un minimum de 10 legs devra être réalisé chaque année sur chaque type. Si cette condition ne peut être remplie, l'unité du personnel concerné rédigera un compte-rendu, détaillant les raisons, vers la BAAP et le CIET pour statuer sur la pertinence du maintien de la multi-qualifications.
0978. Le principe de vol tous les 45 jours s'applique sur chaque variante d'avion, quel que soit le type de multi-qualifications détenu.

CN235 01585

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



LICENCES DE TYPE 1			
Spécialité	Contrôle	Avion	Traitement de l'échec
Pilote	Carte VSV	Une seule	Suspend la licence sur toutes les variantes concernées
	VPC	Un seul, en alternance sur les deux variantes ⁽¹⁾⁽²⁾	Suspend la licence sur toutes les variantes concernées
Pilote, NOSA, MEC, MES, Aide-soutier	Contrôle en ligne	Sur l'avion de la qualification la plus élevée. À qualification identique, sur la variante la moins usitée	Suspend l'ensemble des licences
ESC, ASC	Contrôle en ligne	Sur l'avion de la qualification la plus élevée. À qualification identique, en alternance sur les différentes variantes. CCPL : un par type	Suspend l'ensemble des licences CCPL : impacte le type concerné
Pilote, NOSA, MEC, MES	Contrôle tactique	Sur la variante de la qualification la plus élevée ⁽³⁾ . À qualification identique, en alternance sur les différents types	Suspend l'ensemble des licences
Pilote, NOSA, MEC, MES, ESC	Contrôle pédagogique	Indifférent	Suspend l'ensemble des licences d'instructeur
Pilote, NOSA, MEC, MES, ESC	Supervision examinateur	Indifférent	Suspend l'ensemble des prérogatives d'examinateur

LICENCES DE TYPE 2			
Spécialité	Contrôle	Avion	Traitement de l'échec
Pilote	Carte VSV	Une par licence de type 2	Suspend la licence sur l'avion concerné
	VPC	Un par licence de type 2	Suspend la licence sur l'avion concerné
Pilote, NOSA, MEC, MES, Aide soutien	Contrôle en ligne	Sur l'avion de la qualification la plus élevée. À qualification identique, sur l'aéronef le moins usité	Suspend l'ensemble des licences
ESC, ASC	Contrôle en ligne	Sur le type de la qualification la plus élevée. À qualification identique, en alternance sur les différents aéronefs. CCPL : un par type	Suspend l'ensemble des licences CCPL : impacte l'aéronef concerné
Pilote	Contrôle tactique	Sur le type de la qualification la plus élevée. À qualification identique, en alternance sur les différents aéronefs	Suspend l'ensemble des licences
NOSA	Contrôle tactique	Un contrôle sur chaque type d'aéronef	Suspend la licence sur l'avion concerné
Pilote, NOSA, MEC, MES, ESC	Contrôle pédagogique	Indifférent	Suspend l'ensemble des licences d'instructeur
Pilote, NOSA, MEC, MES, ESC	Supervision examinateur	Indifférent	Suspend l'ensemble des prérogatives d'examinateur

ICvAAE

0979. Le personnel ICvAAE, en tant que personnel du SSA affecté dans une unité de l'AAE, est soumis aux règles de gestion de son service d'origine (aptitude, gestion RH).
0980. Les normes d'emploi relèvent de la partie AECM de l'Operating Manual part A.
0981. Du fait de leur statut non PN, les dispositions communes de ce chapitre ne s'appliquent pas aux ICvAAE.
0982. Afin de pouvoir exercer la fonction AECM à bord des aéronefs de la BAAP, tout ICvAAE doit être :
- a. titulaire du brevet d'ICvAAE ;
 - b. apte médicalement à l'emploi d'ICvAAE ;
 - c. titulaire d'une licence en cours de validité.
0983. Suite à une interruption d'activité (complète ou seulement aérienne) de plus de 120 jours, le commandement de l'EAS décide, sur avis technique du chef de spécialité, d'un programme de réentraînement et/ou de confirmation de l'aptitude avant la reprise des activités opérationnelles.

Aptitude médicale

0984. Le personnel MITHA qui occupe la fonction d'ICvAAE à bord des aéronefs de la BAAP doit posséder une aptitude médicale en lien avec la spécialité.
0985. Cette aptitude sera renouvelée tous les ans en visite médicale périodique délivrée par un médecin breveté de médecine aéronautique du service de santé des armées.

Interruption temporaire d'activité

0986. Tout médecin du SSA peut prononcer une interdiction de vol à un ICvAAE.
0987. Quels que soient le motif ou la durée de l'inaptitude au vol, l'ICvAAE devra bénéficier d'une visite d'aptitude à la reprise des activités aériennes auprès d'un médecin du SSA breveté en médecine aéronautique.

Inaptitude définitive à la spécialité

0988. Toute inaptitude définitive à l'activité aérienne, prononcée par un médecin du SSA breveté en médecine aéronautique, abroge la licence d'ICvAAE.
0989. Un dialogue de gestion RH entre l'intéressé, le commandement de l'EAS et le département d'accompagnement et de gestion des ressources humaine du SSA sera initié afin d'envisager au mieux l'orientation de l'ICvAAE concerné.

Maintien des compétences opérationnelles

0990. Le personnel ICvAAE peut être amené à exercer sa fonction à bord de tout aéronef de transport militaire ou civil, logistique ou tactique, français ou étranger.
0991. Il reçoit une formation spécifique sur les aéronefs de transport militaire de l'armée de l'Air et de l'Espace pendant les phases 1 et 2 de sa formation initiale, afin d'obtenir une qualification associée au niveau de compétence exigé.
0992. En cours de carrière au sein de l'EAS, les ICvAAE doivent bénéficier d'un module de maintien des compétences opérationnelles, sanctionné par une évaluation annuelle pour permettre la prorogation ou le renouvellement de la licence d'ICvAAE.

Module de maintien des compétences opérationnelles

0993. Le maintien annuel des compétences des ICvAAE repose sur des actions de formation portant sur les aspects médicaux et aéronautiques de leur spécialité.
0994. Ainsi, chaque ICvAAE devra bénéficier :
- a. d'un ou plusieurs stages en secteur de soins, cumulant une durée minimale de 50 heures de stage ;
 - b. d'un rappel des manœuvres de sécurité (RMS) : cf. CIPN Titre 5 / Partie commune.
0995. Un rappel CRM AÉRO est souhaitable tous les 3 ans. Le recyclage CRM AÉRO doit faire l'objet d'une attention particulière par l'OSV de l'unité mais ne constitue pas une condition nécessaire à la validité de la licence annuelle.

Évaluation des compétences

0996. Les connaissances générales et la compétence globale à assurer les missions des ICvAAE sont évaluées annuellement. Cette évaluation est organisée par le chef de spécialité et repose sur deux épreuves :
- a. une épreuve écrite évaluant les connaissances théoriques. La préparation du test et sa correction sont à la charge du chef de spécialité ou de son suppléant. La validation du test nécessite un résultat au moins égal à 15/20 ;
 - b. une épreuve pratique de contrôle en ligne. Ce vol de contrôle en ligne (CEL) est supervisé par un ICvAAE détenteur de la qualification de contrôleur. La validation du CEL nécessite un résultat au moins égal à 12/20.
0997. Après la réalisation des stages de formation et des épreuves d'évaluation, le chef de spécialité renseigne la licence et la soumet à la signature du commandant d'unité.
0998. La licence prorogée ou renouvelée est valable jusqu'au 31 décembre de l'année N+1 (validité millésimée).
0999. En cas d'échec à l'une des épreuves d'évaluation, un complément de formation sera proposé par le chef de spécialité et validé par le commandant d'unité. Ces objectifs seront alors transmis à l'ICvAAE par le commandement lors d'un entretien.
01000. Une épreuve de rattrapage sera alors organisée à l'issue par le chef de spécialité.
01001. En cas de nouvel échec à l'épreuve de rattrapage, un CEP sera convoqué selon les modalités décrites dans ce titre.

Mesures dérogatoires

01002. Pour des raisons opérationnelles ou organisationnelles, il est possible que certains ICvAAE ne parviennent pas à réaliser l'ensemble des formations et/ou épreuves nécessaires pour la prorogation de leur licence.
01003. Dans ce cas, une demande de dérogation sera demandée par le commandant d'unité à la BAAP par messagerie officielle, conformément aux directives en vigueur.
01004. Si besoin, la BAAP pourra solliciter l'expertise du chef de l'échelon santé spécialisé milieu aéronautique (ESSMA) au titre de sa fonction de référent technique pour l'EAS.
01005. Les formations et/ou épreuves non réalisées devront être programmées au plus tôt en début d'année N+1.

Préparation opérationnelle CFMA

01006. En cours de carrière, les ICvAAE participent en tant que stagiaires ou formateurs aux formations de préparation opérationnelle organisées par le CFMA. Ces formations ont pour objectif de travailler avec une équipe médicale constituée à travers des séances de simulation pour travailler le CRM médical :

- a. formation Morphée ;
- b. formation CASA MEDEVAC ;
- c. formation MEROPE A400M ;
- d. formation LIFEPORT FALCON.

01007. Une participation à ces formations est souhaitable tous les 3 ans.

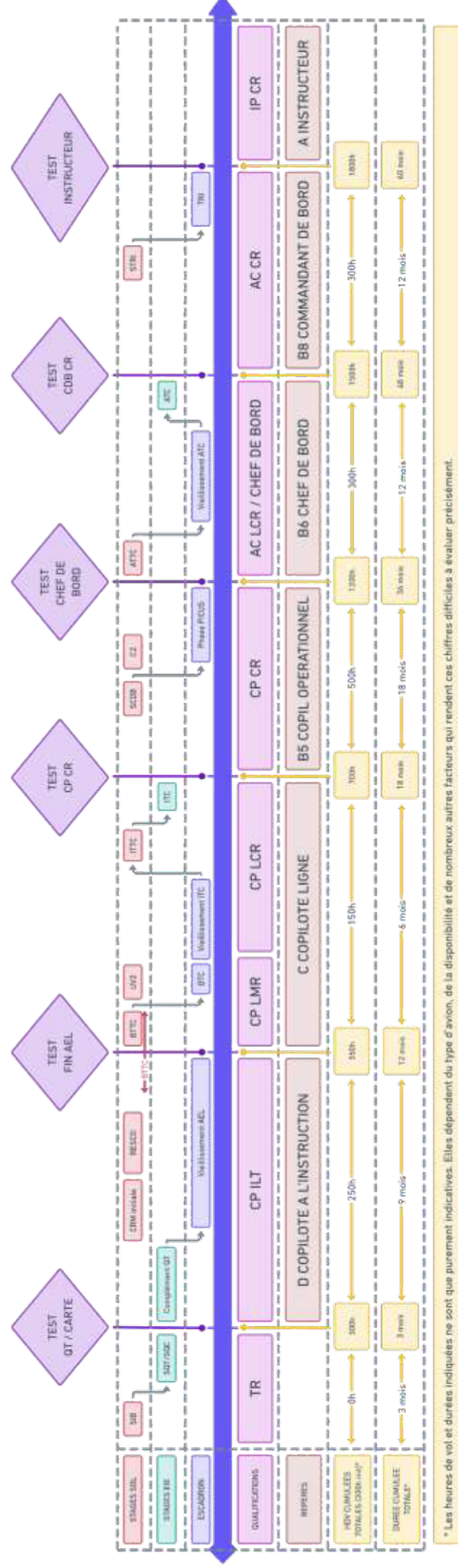
Chapitre 6

Tableau des cursus

Section I - Coursus Pilote	146
A400M / CN235 / C130H	146
ALSR	147
TBM700	148
A330 AUG	149
FALCON	150
Section II - Coursus NOSA	151
Section III - Coursus Mécanicien d'équipage conduite (C130H)	152
Section IV - Coursus Mécanicien d'équipage soute	153
A400M	153
CN235	154
Section V - Aides Soutiers / ALM	155
Section VI - Équipages Sécurité Cabine	156
Section VII - Personnel navigant de cabine 1460xx issu du recrutement rang tardif ..	157
Section VIII - Agents Sécurité Cabine	158
Section IX - Volontaires AAE Agents Sécurité Cabine	159

Section I - Coursus Pilote

A400M / CN235 / C130H



TITRE A

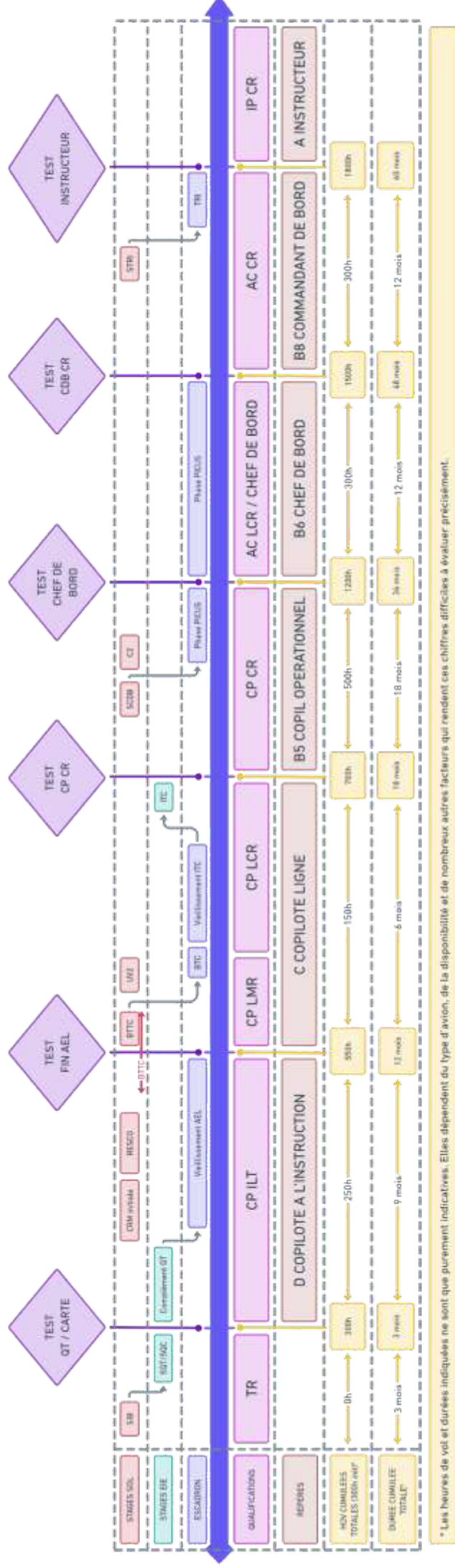
TITRE B

TITRE C

CURSUS



ALSR



TITRE A

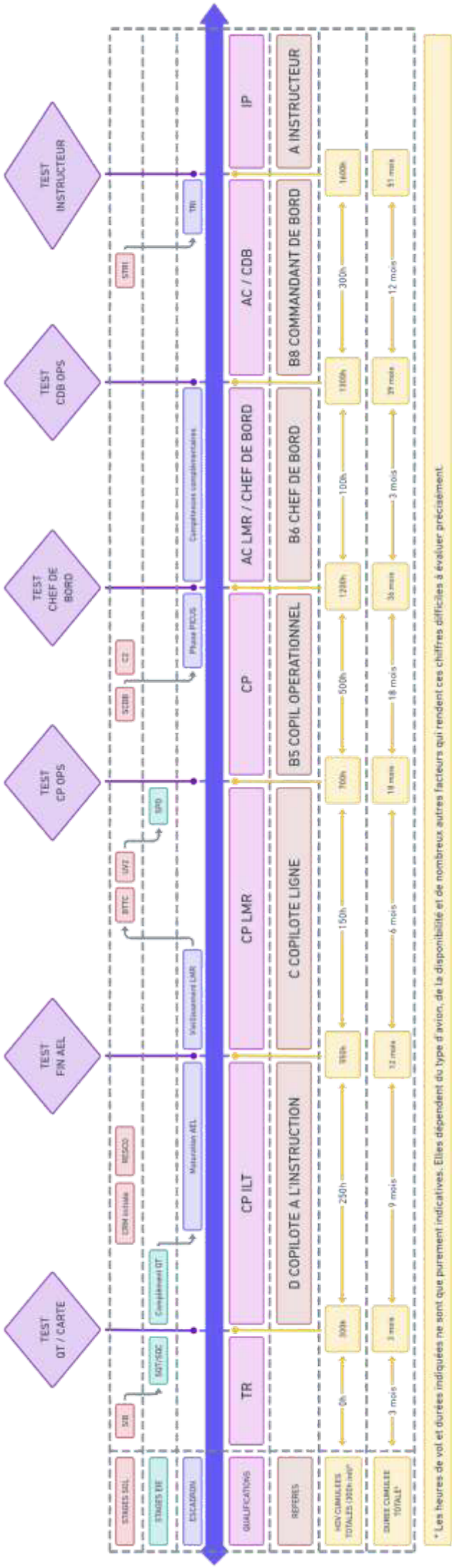
TITRE B

TITRE C

CURSUS



TBM700



TITRE A

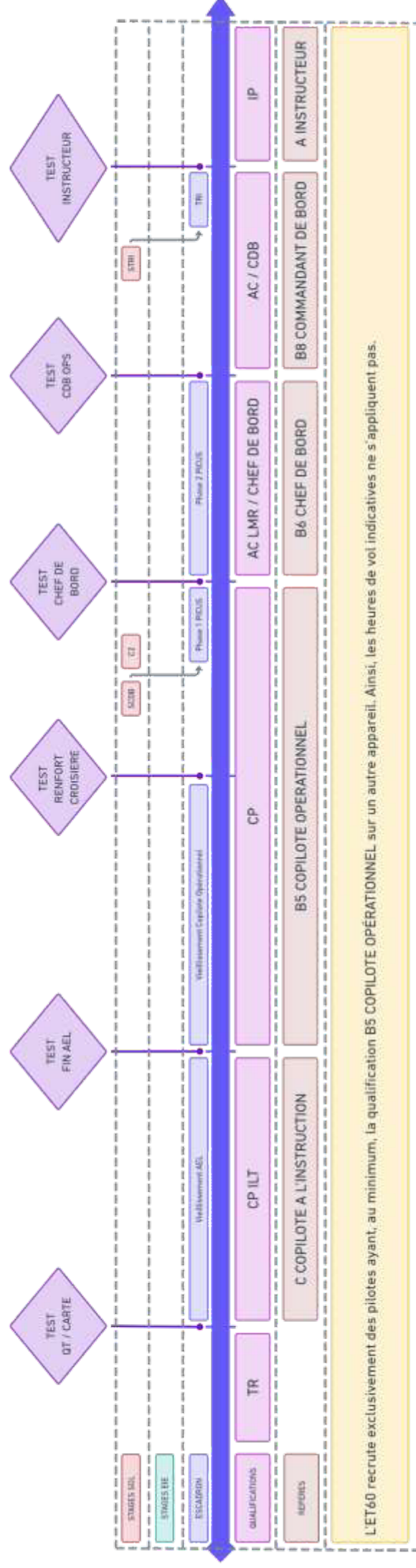
TITRE B

TITRE C

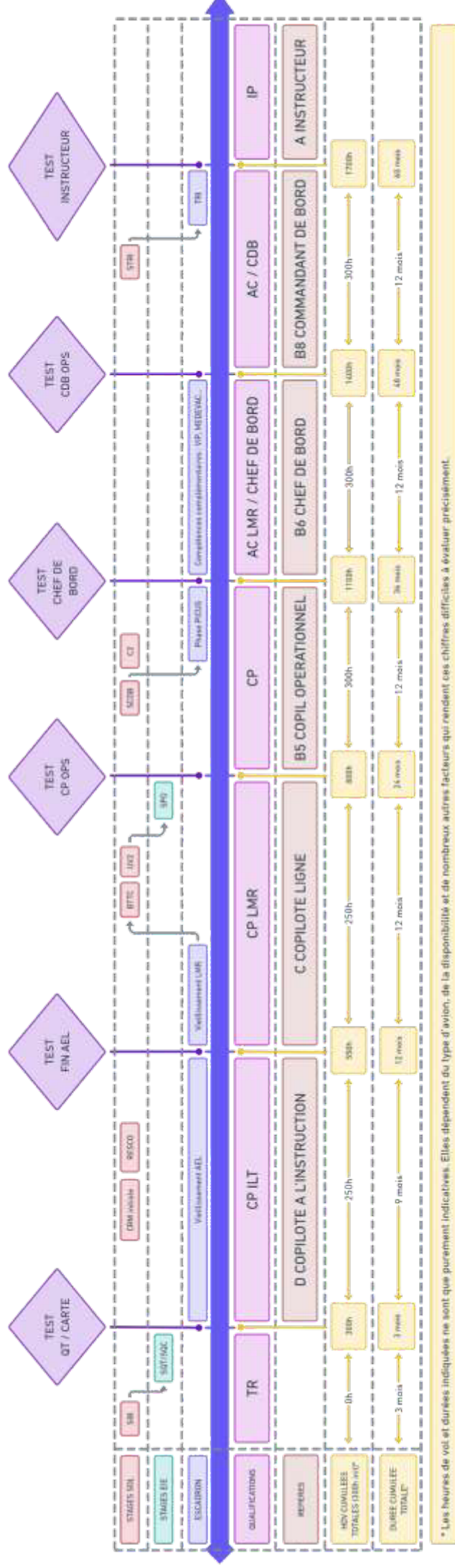
CURSUS



A330 AUG



FALCON



TITRE A

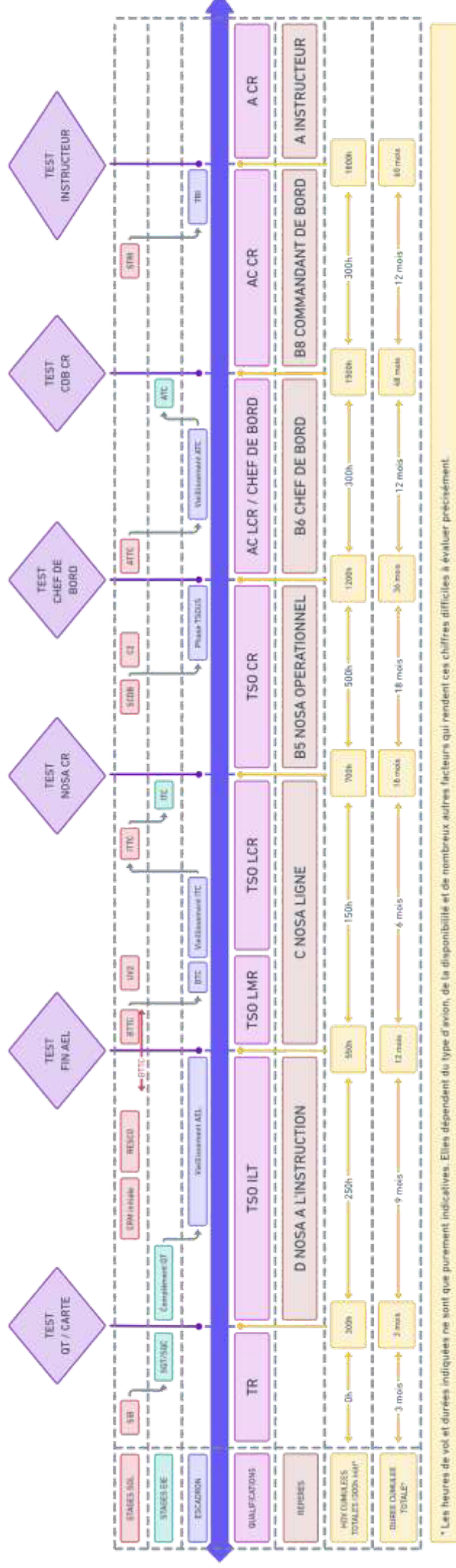
TITRE B

TITRE C

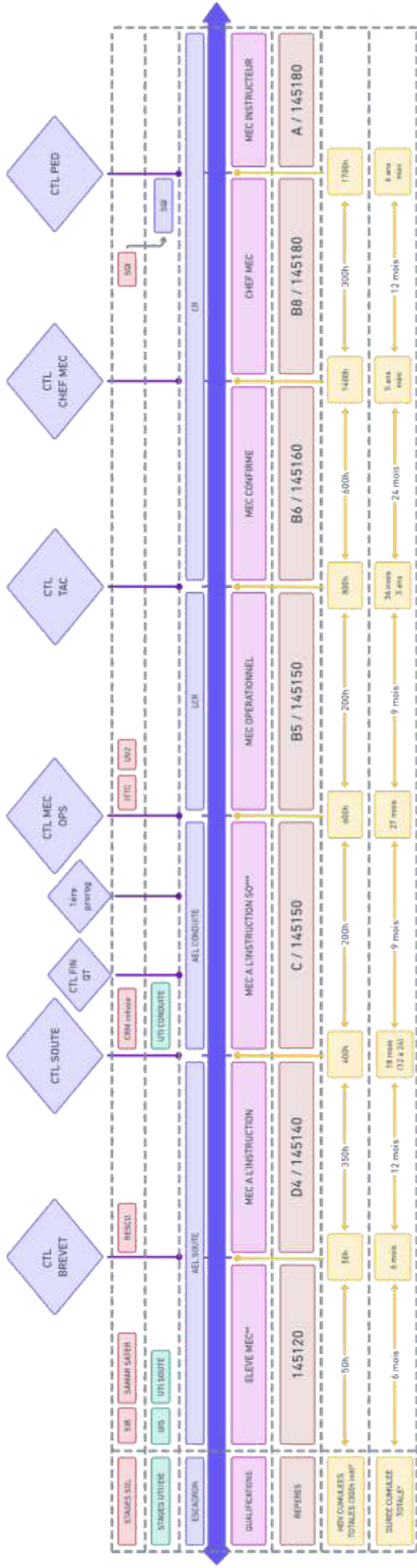
CURSUS



Section II - Cursus NOSA



Section III - Coursus Mécanicien d'équipage conduite (C130H)



* Les heures de vol et durées indiquées ne sont que purement indicatives. Elles dépendent du type d'avion, de la disponibilité et de nombreux autres facteurs qui rendent ces chiffres difficiles à évaluer précisément.

**MEC = MÉCANICIEN EQUIPAGE CONDUITE

***SO = SOUTIER OPERATIONNEL

TITRE A

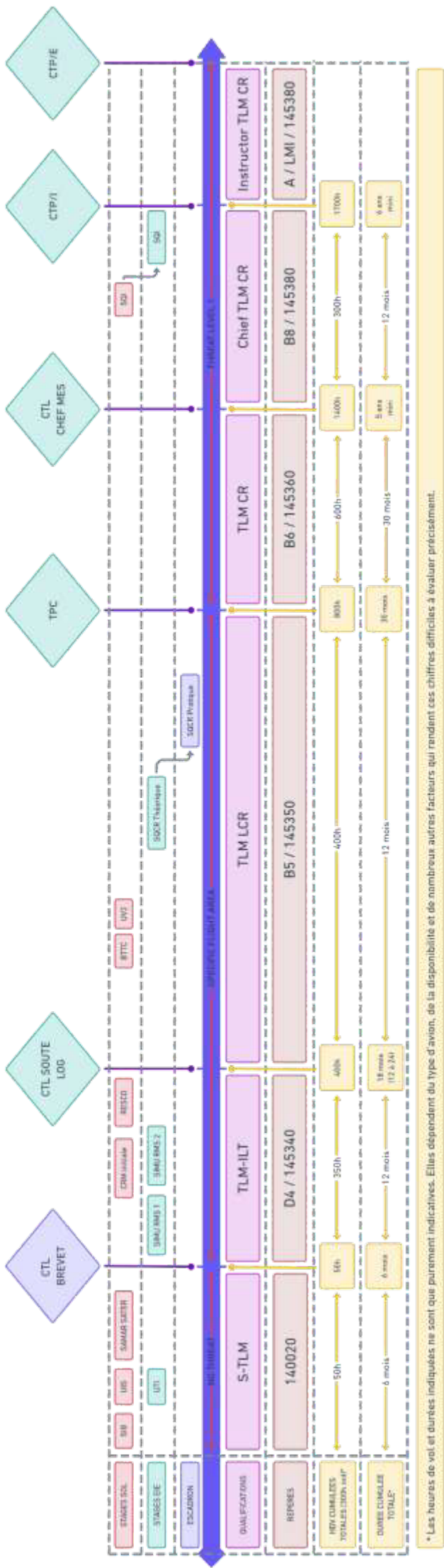
TITRE B

TITRE C

CURSUS



CN235



TITRE A

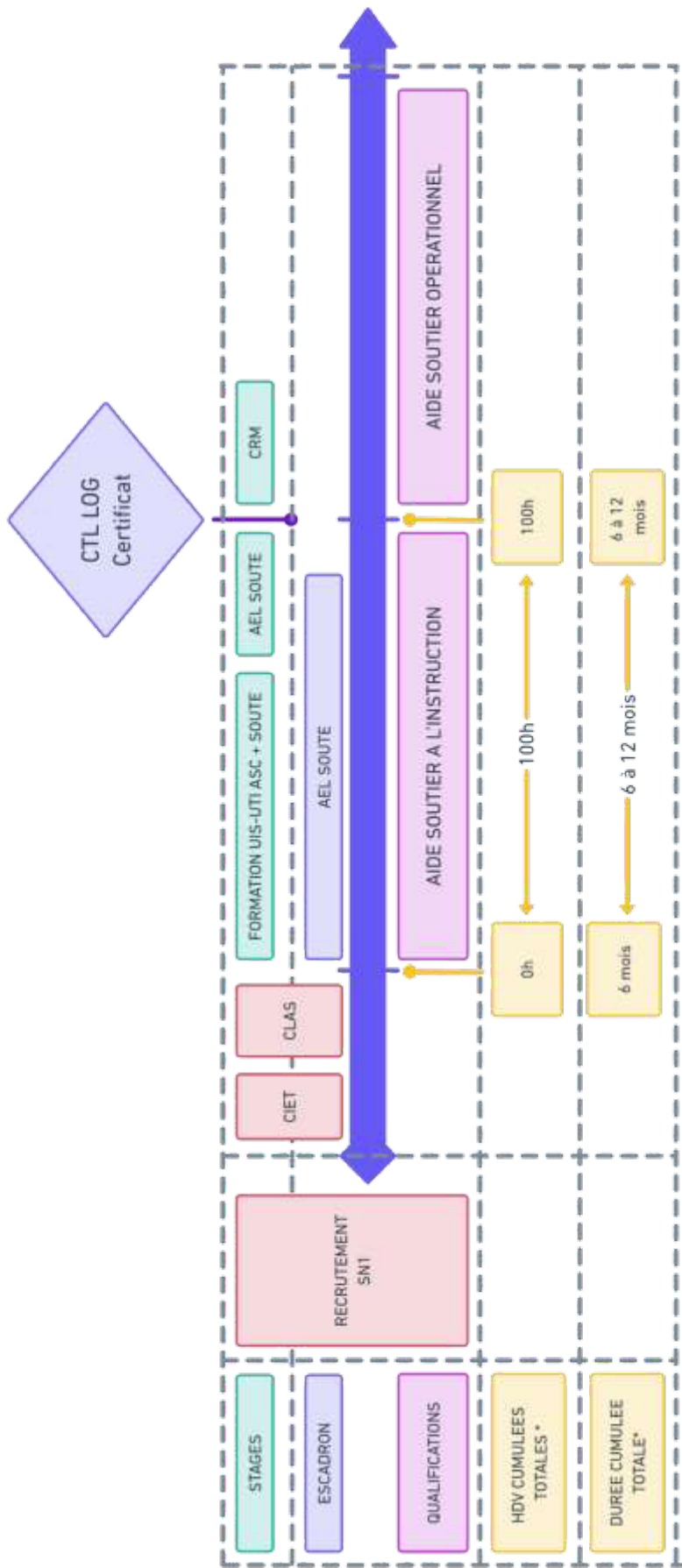
TITRE B

TITRE C

CURSUS



Section V - Aides Soutiers / ALM



TITRE A

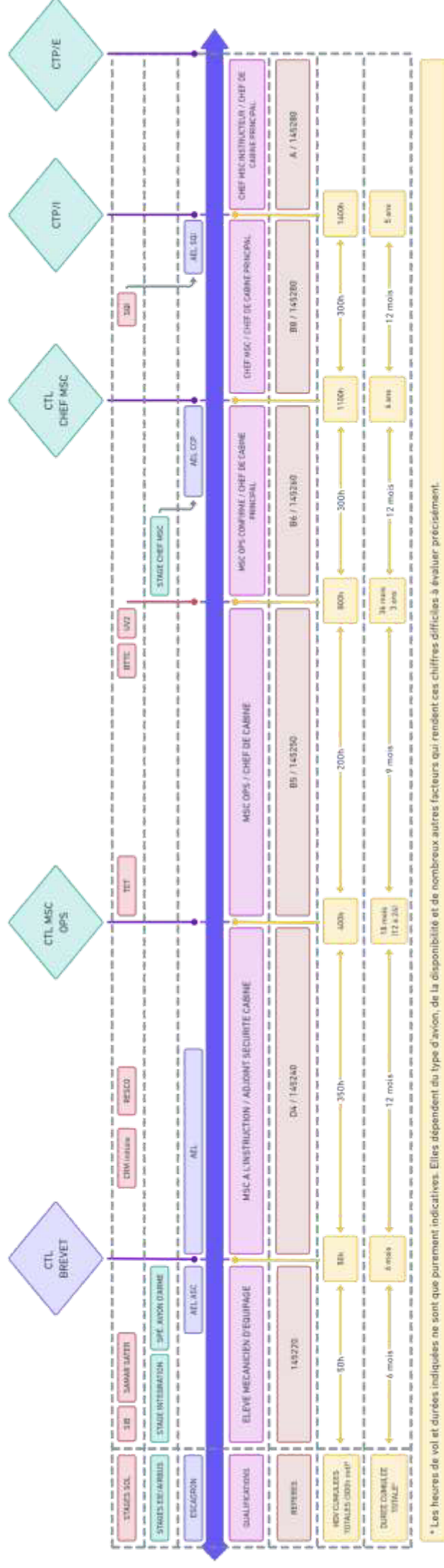
TITRE B

TITRE C

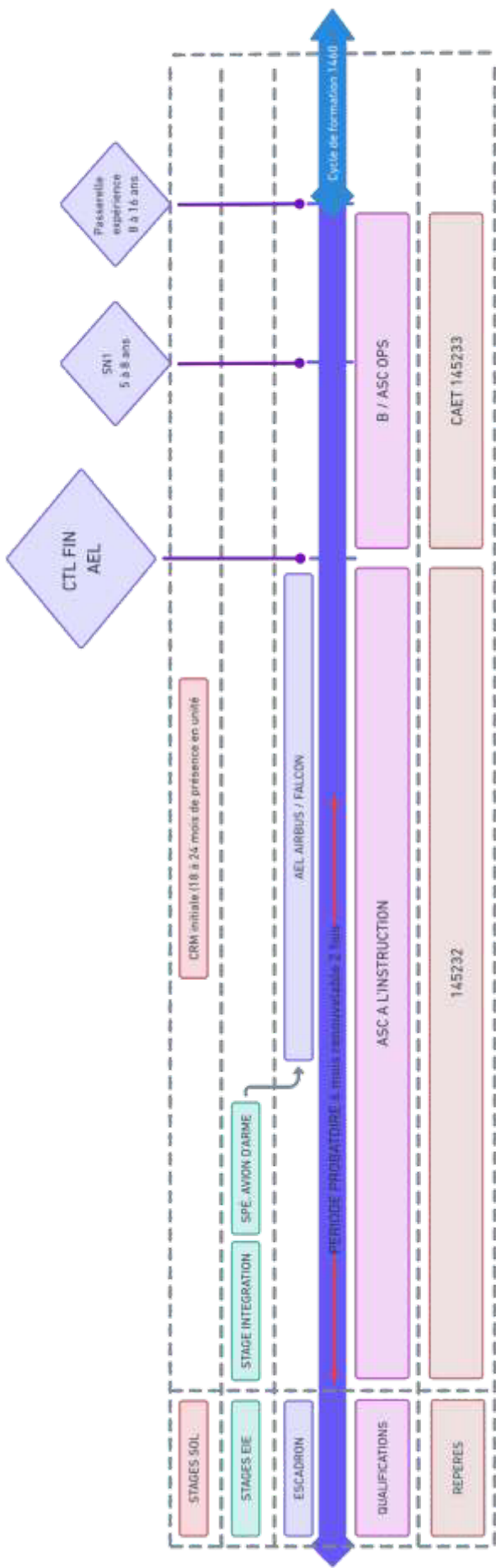
CURSUS



Section VI - Équipages Sécurité Cabine



Section VIII - Agents Sécurité Cabine



TITRE A

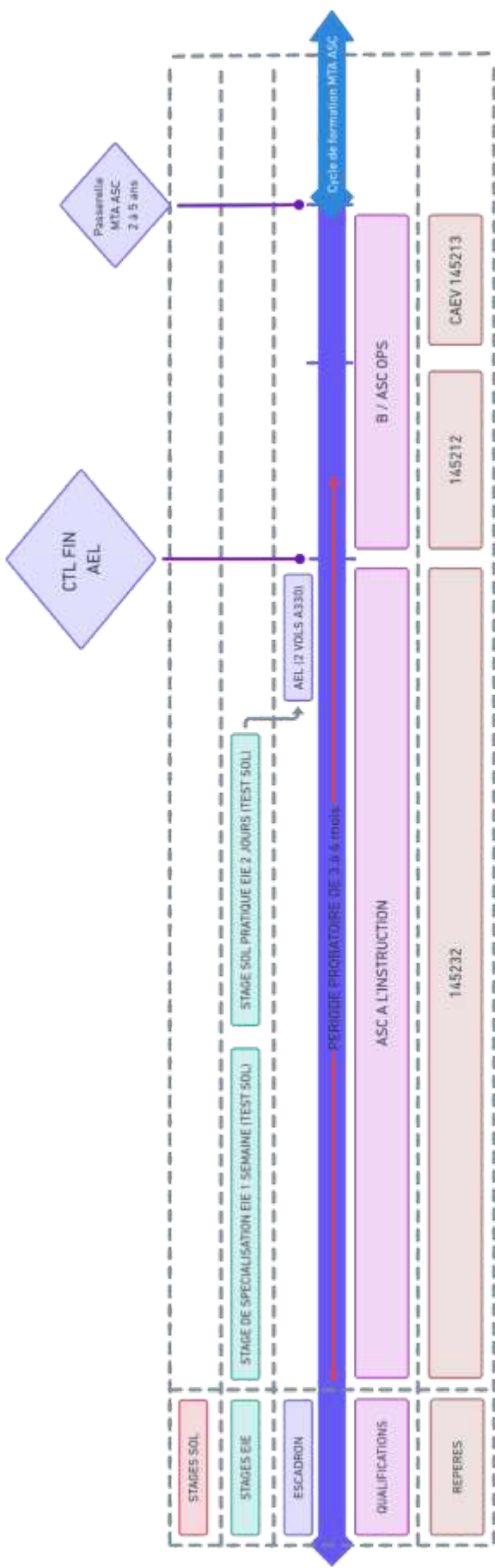
TITRE B

TITRE C

CURSUS



Section IX - Volontaires AAE Agents Sécurité Cabine



TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS

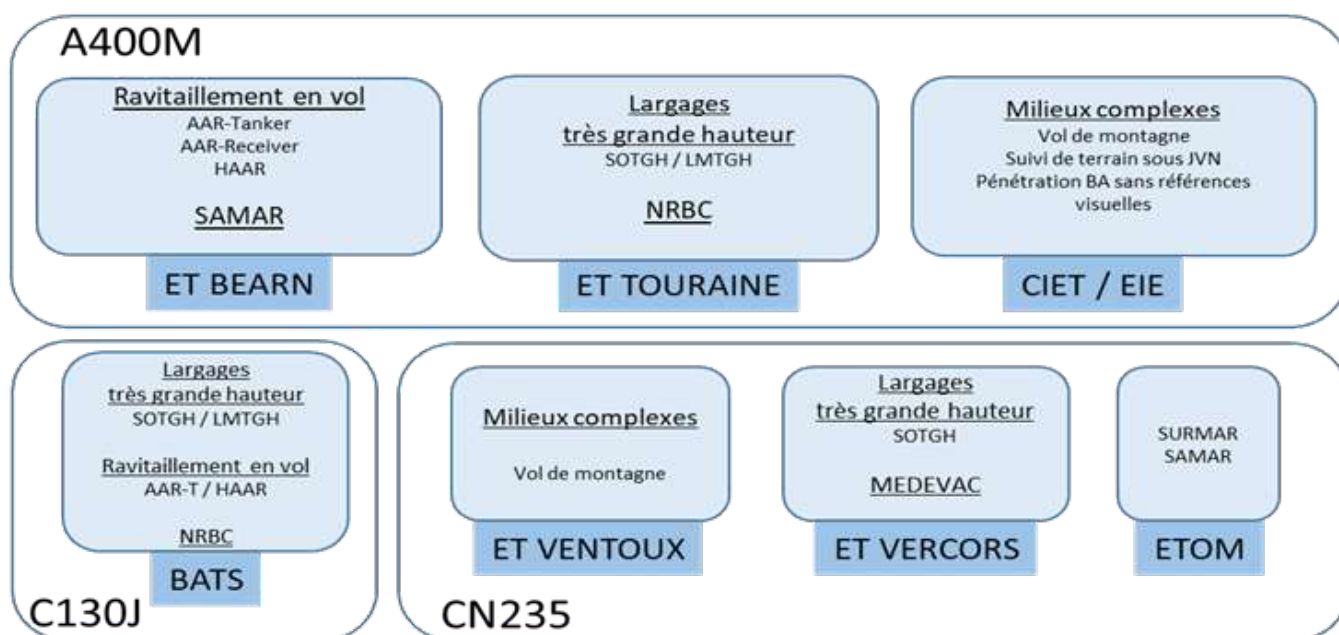


Chapitre 1	Généralités	162
	Section I - Définitions	162
	Section II - Acquisition initiale des compétences	163
	Section III - Maintien des compétences	163
Chapitre 2	Compétences élémentaires	165
	Liste des compétences élémentaires	165
Chapitre 3	Compétences techniques	166
	AL ALZ – Poser d’assaut.....	166
	AL ROS – Normes réduites	167
	AL MOS – Normes militaires	168
	AL COL – Combat OFF-LOAD	169
	AL SUBSTANDARD AIRFIELD – Terrain sommaire	170
	AD PERS SL – Largage ouverture automatique	171
	AD PERS FF – Military freefall	172
	AD HAPAD – Saut Opérationnel à Grande Hauteur (SOGH)	173
	AD – ADGE – Largage par gravité	174
	AD – ADPE – Largage par éjection	175
	AD VHA - SOTGH + LMTGH-OB + LMTGH-OH	176
	AD DROP NVR – Largage sans références visuelles	180
	NVG AIRLAND – Décollage / atterrissage de nuit sous JVN	181
	NVG SUBSTANDARD AIRFIELD – Terrain sommaire de nuit sous JVN	182
	NVG LLF phase 2 – Basse altitude de nuit sous JVN phase 2	183
	NVG LLF phase 3 – basse altitude de nuit avec JVN phase 3.....	184
	NVG – ONLOAD/OFFLOAD.....	185
	NON-NVG AIRLAND – Décollage / atterrissage de nuit sans JVN	186
	NON NVG AD – Largage de nuit sans JVN	187
	NON NVG LLF – Basse altitude de nuit sans JVN.....	188
	FORM WINGMAN – Vol ailier	189
	ENR VLLF – Vol très basse altitude de jour	190
	ENR MOUNTAIN FLIGHT BASIC – Sensibilisation vol de montagne	191
	ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED	194
	AAR-Tanker avions	197
	HAAR – Tanker hélicoptères	198

AAR-R –Ravitailé	199
ARO - Air Refueling Operator	200
AAR-T– Observer	202
HAAR– Observer	203
REMAR / RETER	204
PR – Transport du Président de la République	205
ETOPS	210
SINGLE PILOT	211
3EFF – Three-Engine Ferry Flight	212
CBRN Environment (vol en atmosphère contaminée)	213
SURMAR	215
SAMAR	216
LASER DESIGNATION	217
ESC LOADMASTER	218
Compétence ICvAAE « A330-AUG - label VIP »	220
Chapitre 4 Compétences tactiques	221
ENR COMAO	221
FORM EL – « Element Leader »	222
FORM PL – « Package Leader »	223
MC – Mission Commander (Transport)	224
CM3 – Crew Member 3	225
Compétence ICvAAE « OPEX »	226
Compétence ICvAAE « astreinte opérationnelle »	227
Compétence ICvAAE « régulation MEDEVAC EMO-Santé »	228
Annexe A Cartographie des compétences socles et additionnelles	229

Section I - Définitions

- 01008. On appelle compétence une aptitude technique particulière dans la réalisation d'un mode d'action.
- 01009. Un ensemble minimal de compétences doit être détenu pour obtenir une qualification donnée sur un type d'aéronef spécifique. Ces compétences sont alors appelées compétences socles.
- 01010. Des compétences supplémentaires, mais non obligatoires pour un niveau de qualification donné, peuvent être acquises. Appelées compétences additionnelles, elles permettent la réalisation de modes d'action complémentaires.
- 01011. Les compétences, qu'elles soient socles ou additionnelles, se répartissent en trois catégories : élémentaires, techniques ou tactiques.
- 01012. Une compétence est dite élémentaire lorsqu'elle est nécessaire à la conduite de l'aéronef, sans considération du contexte tactique ou technique. Il s'agit généralement d'une compétence de base commune à tout PN indépendamment du type d'avion (par exemple carte VSV).
- 01013. Une compétence est dite technique lorsqu'elle permet la réalisation d'un mode d'action lié à une mission de l'aéronef (exemple : le poser d'assaut).
- 01014. Une compétence est dite tactique lorsqu'elle permet, en combinant des compétences techniques au travers d'une réflexion tactique, de réaliser la mission donnée malgré la menace ennemie. Ex : Element Leader.
- 01015. Des compétences peuvent être regroupées au sein de labels attribués à certains escadrons. Ce sont alors les Officiers Technico-Opérationnels (OTO) des unités qui sont en charge des syllabus de formation (dont la rédaction des manuels de formation) et de la définition du maintien en compétence adéquat (y compris de l'éventuelle définition d'une période de validité des compétences constitutives).



Section II - Acquisition initiale des compétences

01016. Chaque compétence est acquise au travers de formations théoriques et pratiques présentées dans ce document. Il s'agit toutefois d'un cadre minimal qui pourra être complété par les EIE dans les différents livrets de progression.
01017. Les entraînements peuvent se faire en unité ou lors de stages qualifiants. Ils doivent être dispensés par des instructeurs qualifiés et à jour pour les compétences concernées.
01018. La réalisation d'une compétence de manière « simulée » peut se faire au simulateur, ou par application des check-lists en vol sans chargement réel (sauf indication contraire dans les livrets de formation de chaque flotte).
01019. À l'issue de la formation, l'acquisition d'une compétence socle est entérinée lors de l'examen d'accession à la qualification (contrôle tactique, lâcher soute, etc.), que la compétence soit ou non exécutée lors du contrôle.
01020. Le processus d'acquisition d'une compétence additionnelle est détaillé dans le paragraphe associé à la compétence. Elle peut faire l'objet d'un contrôle spécifique (cas de la compétence « FORM – EL » par exemple).
01021. Lors d'un changement de qualification, le membre d'équipage conserve ses compétences, qui sont automatiquement associées à sa nouvelle qualification.
01022. Un PN effectuant une QT(A) bénéficie d'un entraînement adapté pour la revalidation de compétences déjà détenues sur sa précédente machine. Les compétences nouvelles devront faire l'objet d'un entraînement complet (formations théoriques et pratiques).

Section III - Maintien des compétences

Définition

01023. Afin de maintenir un niveau de technicité satisfaisant, chaque compétence doit être exécutée de manière régulière.

Prorogation et renouvellement des compétences

01024. Lorsque le chef de spécialité juge nécessaire de vérifier le niveau de technicité de son personnel, il organisera une séance dédiée de réentraînement des compétences ciblées.
01025. La réalisation du mode d'action lié à une compétence permet soit de proroger sa validité (si une période de validité est définie), soit d'entretenir son savoir-faire en autonome (principe de l'auto-entretien).
01026. En cas de dépassement de validité (si une période de validité est définie), des rappels théoriques ainsi qu'une exécution en présence d'un instructeur à jour devront être effectués afin de revalider la compétence.
01027. La perte d'une compétence par dépassement de validité (si une période de validité est définie) ne remet pas en cause la qualification LCR/CR mais peut conduire à des limitations sur l'employabilité de l'intéressé (responsabilité CDU).
01028. Un instructeur pilote ou NOSA en fonction assurant une instruction sur une compétence effectuée en réel ou simulé avec un élève ou un personnel ayant dépassé sa butée proroge sa propre validité³⁵ (si une période de validité est définie).

³⁵ Sauf si le tableau de maintien des compétences fixe un cadre plus restrictif ou incompatible. Exemple : « PF ONLY ».

- 01029. Un instructeur MEC, MES ou ESC assurant une instruction sur une compétence effectuée en réel avec un élève ou un personnel ayant dépassé sa butée proroge sa propre validité (si une période de validité est définie).
- 01030. Un testeur pilote en fonction, PF ou PM, assurant un contrôle ou un examen sur une compétence effectuée en réel ou simulé proroge sa propre validité³⁶ (si une période de validité est définie).
- 01031. Un testeur pilote n'assurant pas les fonctions de PF ou PM, un testeur NOSA, MEC, MES ou ESC ne prorogera pas sa validité lors d'un contrôle ou d'un examen.

Licences

- 01032. Les licences permettent le suivi des compétences acquises par chaque PN, y compris les compétences additionnelles.
- 01033. Les compétences socles acquises au cours de la formation à une nouvelle qualification seront validées et inscrites sur la licence à l'issue de la réussite à l'examen qualifiant.
- 01034. Les compétences additionnelles seront inscrites sur la licence après réussite à la formation additionnelle.
- 01035. La date figurant sur la licence est la date d'accession à la compétence.

Cas des escadrons outre-mer

- 01036. L'exécution des missions spécifiques aux sites outre-mer implique la connaissance d'un environnement particulier (pistes étroites, aérologie...). Un stage spécifique constitué d'une instruction théorique et pratique propre à chaque site, est dispensé dès l'arrivée du pilote ou du MES sur le territoire concerné. Il permet ainsi de se familiariser avec l'environnement et d'acquérir de nouvelles compétences nécessaires à la réalisation des missions. Ce stage n'est pas un prérequis pour la réalisation des missions simples du site, mais doit être effectué dans les plus brefs délais.
- 01037. À l'issue, un message de fin de stage, recensant les nouvelles compétences acquises, sera émis par l'unité.

³⁶ Sauf si le tableau de maintien des compétences fixe un cadre plus restrictif ou incompatible. Exemple : « PF ONLY ».

Liste des compétences élémentaires

01038. Les items listés ci-dessous constituent le socle minimal des compétences que chaque PN doit maintenir à jour pour pouvoir exercer ses fonctions de base sur aéronef.
- a. Carte VSV (pilotes uniquement) ;
 - b. questionnaire annuel de connaissances ;
 - c. contrôle logistique ;
 - d. contrôle tactique (éventuellement) ;
 - e. compétence linguistique ;
 - f. vol de préparation au combat (VPC) (éventuellement) ;
 - g. Crew Resource Management (CRM) ;
 - h. Révision des Manœuvres de Sécurité (RMS) ;
 - i. contrôle pédagogique (éventuellement).

AL ALZ – Poser d'assaut

01039. Cette compétence autorise un membre d'équipage à effectuer un poser d'assaut.
01040. Conformément à l'OM-T – Airland Operations – Airfield Assault Landing, ce type d'atterrissage peut être réalisé de manière autonome (sans support au sol), pour l'extraction ou l'infiltration d'équipes combattantes, entraînées à cette procédure.

Qualification initiale

Instruction théorique

01041. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :
- a. la coordination avec les troupes au sol ;
 - b. les procédures normales et secours ;
 - c. les techniques existantes et temps d'occupation ;
 - d. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
 - e. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01042. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima la réalisation de deux procédures de poser d'assaut, réelles ou simulées, dont une doit avoir lieu en EIE lors du stage ITC.
01043. MES et MEC : cf. livret de formation

Contrôle

01044. PIL et NOSA : la réussite à l'examen du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.
01045. MES et MEC : la réussite au contrôle d'accession à la qualification LCR valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01046. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer :
- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée dans son intégralité (chargement réel non nécessaire) ;
 - b. MES et MEC : une procédure dans son intégralité avec du personnel et/ou véhicule réels.
01047. La procédure inclut les phases suivantes :
- a. l'atterrissage ;
 - b. les opérations au sol ;
 - c. le décollage.

AL ROS – Normes réduites

01048. Cette compétence autorise l'équipage à utiliser le standard de normes ROS, relatif aux performances au décollage et à l'atterrissage.
01049. La perte du moteur le plus critique est prise en compte, mais les marges relatives aux vitesses minimales d'évolution et/ou pentes sont réduites conformément au manuel d'exploitation de chaque flotte.
01050. Pour les avions trimoteurs et quadrimoteurs, la perte d'un second moteur n'est pas prise en compte.

Qualification initiale

Instruction théorique

01051. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :
- a. la présentation des normes NOS, ROS, MOS ;
 - b. les dangers relatifs aux réductions de marges ;
 - c. la méthode de réalisation des différentes techniques ;
 - d. les limitations.

Instruction pratique

01052. L'instruction pratique doit comprendre a minima la réalisation réelle ou simulée de tous les modes d'action faisant appel aux ROS, dont au moins une doit avoir lieu en EIE lors du stage ITC.

Contrôle

01053. La réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01054. Le membre d'équipage pourra exécuter de manière réelle ou simulée un mode d'action faisant appel aux ROS. Pour les pilotes, la réalisation de cette procédure devra se faire en place PF.

AL MOS – Normes militaires

Qualification initiale

01055. Cette compétence qualifie l'équipage à utiliser les normes MOS. Dans ces normes qualifiées d'exceptionnelles, la perte du moteur critique n'est plus prise en compte pour certaines phases spécifiques.

Instruction théorique

01056. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. la présentation des normes NOS, ROS, MOS ;
- b. le calcul des performances en norme MOS ;
- c. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01057. L'instruction pratique doit comprendre a minima la réalisation au simulateur d'un mode d'action faisant appel aux MOS.

Contrôle

01058. La réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

CN235 01583

Maintien de compétence

01059. Afin de maintenir cette compétence, un membre d'équipage pourra mettre en œuvre les procédures MOS au simulateur.

AL COL – Combat OFF-LOAD

01060. Cette compétence autorise un membre d'équipage à effectuer un déchargement de type « Combat off-load » (COL). Un COL est une méthode particulière de déchargement de palettes, réalisée moteurs tournants, utilisée lorsque les moyens de déchargement ne sont pas disponibles, que le temps d'occupation du terrain est limité, ou simplement pour accélérer le processus de déchargement.

Qualification initiale

Instruction théorique

01061. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les procédures normales et secours ;
- b. la description des techniques ;
- c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01062. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima la réalisation de deux procédures de « combat off-load », réelles ou simulées, dont une doit avoir lieu en EIE.

01063. MES et MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01064. PIL et NOSA : la réussite à l'examen du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

01065. MES et MEC : la bonne réalisation de l'instruction théorique et pratique telle que définie dans les livrets de progression valide l'acquisition de la compétence sans contrôle spécifique. Toutefois, cette compétence ne pourra être utilisée et inscrite sur la licence de l'intéressé au plus tôt qu'après la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR.

Maintien de compétence

01066. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer :

- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée ;
- b. MES et MEC : une procédure réelle.

AL SUBSTANDARD AIRFIELD – Terrain sommaire

01067. Cette compétence autorise le membre d'équipage à se poser sur un terrain sommaire. Sera considéré comme terrain sommaire toute piste présentant au moins l'une des caractéristiques suivantes :

- a. longueur de piste inférieure à 1060m (3500 ft) ou largeur strictement inférieure à 30m ;

A400M 01526

- b. revêtement naturel (latérite, herbe, sable, ...) ou recouverte de neige ;

- c. ayant une pente supérieure aux standards autorisés.

Qualification initiale

Instruction théorique

01068. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les particularités liées aux terrains sommaires (performances, coefficient de friction, projections, poussière...) ;
- b. les techniques particulières (déjaugés, utilisation de la reverse, système de conditionnement d'air, préparation de l'avion) ;
- c. les méthodes de calcul résistance de piste (pénétrométrie, CBR vs ICE) ;
- d. la coordination avec les équipes de marquage.

Instruction pratique

01069. Pour les pilotes, l'instruction pratique doit comprendre a minima un atterrissage et un décollage réel en place PF sur terrain sommaire.

A400M 01526

01070. Pour les MEC, l'instruction pratique doit comprendre a minima un atterrissage ou un décollage réel ou simulé en place conduite sur terrain sommaire.

Contrôle

01071. PIL et NOSA : la réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

01072. MEC : la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification CR valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01073. PIL : afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer une procédure en vol ou au simulateur (pour les flottes possédant un simulateur performant).

01074. NOSA et MEC : néant.

AD PERS SL – Largage ouverture automatique

01075. Cette compétence autorise un membre d'équipage à larguer des parachutistes et du petit matériel d'accompagnement en utilisant un système d'ouverture automatique.

01076. Ce type de largage peut se faire par les portes latérales et par la tranche arrière pour certaines flottes (cf. : OM-T – Aerial Delivery – Personnel drop Static Line).

Qualification initiale

Instruction théorique

01077. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les procédures normales et secours ;
- b. la méthode de réalisation des différentes techniques (portes latérales, tranche arrière) ;
- c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. les dossiers de ZMT ;
- e. la RAT ;
- f. le format 28 ;
- g. les largages particuliers (petits colis, tracts) ;
- h. les niveaux de sauts et limitations associées (marquage, procédures radio, vent maximum) ;
- i. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01078. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima la participation à une séance de trois jours minimum de largage en OA. De plus, la réalisation d'une procédure réelle ou simulée doit avoir lieu en EIE lors du stage ITC.

01079. MES et MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01080. PIL et NOSA : la réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

01081. MES et MEC : la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01082. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer :

- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée (simulateur ou en vol) ;
- b. MES et MEC : une procédure réelle.

AD PERS FF – Military freefall

01083. Cette compétence autorise un membre d'équipage à larguer des parachutistes en ouverture à commande retardée sans calcul de point de relaxation, avec les références visuelles de la zone.

01084. Il est exécuté sans utilisation d'oxygène (cf. : OM-T – Aerial Delivery – Personnel drop High Altitude Free Fall).

Qualification initiale

Instruction théorique

01085. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. procédures normales et secours ;
- b. méthode de réalisation des techniques (portes latérales, tranche arrière) ;
- c. utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. dossiers de ZMT ;
- e. la RAT ;
- f. niveaux de sauts et limitations associées (marquage, procédures radio, vent maximum) ;
- g. dangers et limitations.

Instruction pratique

01086. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima un largage réel en OR sans calcul d'un point de relaxation.

01087. MES et MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01088. PIL et NOSA : la réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

01089. MES et MEC : la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01090. Afin de maintenir cette compétence le membre d'équipage pourra effectuer :

- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée (en vol ou au simulateur) ;
- b. MES et MEC : une procédure réelle. La prorogation de cette compétence reconduit également la validité de la compétence AD-HAPAD.

AD HAPAD – Saut Opérationnel à Grande Hauteur (SOGH)

01091. Cette compétence autorise un membre d'équipage à larguer des parachutistes en ouverture à commande retardée, dont l'ouverture pourra se faire à différentes hauteurs (HAHO – HAMO – HALO), permettant ainsi leur infiltration sous voile à longue distance.
01092. Ce type de largage est exécuté sans références visuelles et sans utilisation d'oxygène. Afin d'optimiser la trajectoire des parachutistes, il est nécessaire de calculer un point de relaxation.

Qualification initiale

Instruction théorique

01093. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :
- a. les procédures normales et secours ;
 - b. la méthode de réalisation des techniques (portes latérales, tranche arrière) ;
 - c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
 - d. les dossiers de ZMT ;
 - e. la RAT ;
 - f. les niveaux de sauts et limitations associées (marquage, procédures radio, vent maximum) ;
 - g. les dangers et limitations.
01094. Le pilote ou navigateur devra avoir effectué le module CPR personnel, module relatif au calcul d'un point de relaxation.

Instruction pratique

01095. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima un largage réel ou simulé avec calcul d'un point de relaxation.

CN235 [01584](#)

01096. MES et MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01097. PIL et NOSA : la réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.
01098. MES et MEC : la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01099. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer :
- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée ;
 - b. MES et MEC : une procédure réelle.
01100. La prorogation de cette compétence reconduit également la validité de la compétence AD-PERS FF.

AD – ADGE – Largage par gravité

01101. Cette compétence autorise un membre d'équipage à larguer du matériel par gravité.

Qualification initiale

Instruction théorique

01102. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les procédures normales et secours ;
- b. la méthode de réalisation des techniques (PP1, CDS, PD11, etc.) ;
- c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. les dossiers de ZMT ;
- e. la RAT ;
- f. le matériel largable et limitations associées (masses, parachutes, dimensions de zones...) ;
- g. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01103. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima un largage par gravité réel. Un largage matériel réel ou simulé (gravité ou éjection) doit être réalisé en EIE, pendant le stage ITC.

01104. Pour les PIL A400M, un largage réel réalisé en ADGE ou ADPE valide l'instruction pratique pour les deux compétences.

01105. MES et MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01106. PIL et NOSA : la réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

01107. MEC : la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR valide l'acquisition de la compétence.

01108. MES : la réalisation satisfaisante de l'instruction telle que définie dans le livret de progression valide l'acquisition de la compétence sans contrôle spécifique. Toutefois, cette compétence ne pourra être utilisée et inscrite sur la licence de l'intéressé au plus tôt qu'après la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR. Cette compétence devra être acquise au plus tard lors de la réussite à l'examen pratique de la qualification CR.

Maintien de compétence

01109. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer :

- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée ;
- b. MES et MEC : une procédure réelle ou sur simulateur.

AD – ADPE – Largage par éjection

01110. Cette compétence autorise un membre d'équipage à larguer du matériel par éjection, permettant la livraison d'équipements lourds et volumineux (cf. : OM-T – Aerial Delivery – Aerial Delivery Parachute Extraction).

Qualification initiale

Instruction théorique

01111. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les procédures normales et secours ;
- b. la réalisation des techniques ;
- c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. les dossiers de ZMT ;
- e. la RAT ;
- f. le matériel largable et limitations associées (masses, parachutes, dimensions de zones...) ;
- g. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01112. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima un largage par éjection réel. Un largage matériel réel ou simulé (gravité ou éjection) doit être réalisé en EIE, pendant le stage ITC.
01113. Pour les PIL A400M, un largage réel réalisé en ADGE ou ADPE valide l'instruction pratique pour les deux compétences.
01114. MES et MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01115. PIL et NOSA : la bonne réalisation de l'instruction théorique et pratique telle que définie dans le livret de progression spécifique à chaque flotte valide l'acquisition de la compétence sans contrôle spécifique. Toutefois, cette compétence ne pourra être utilisée et inscrite sur la licence de l'intéressé au plus tôt qu'après la réussite à l'examen pratique du stage ITC.
01116. MES et MEC : la bonne réalisation de l'instruction théorique et pratique telle que définie dans le livret de progression spécifique à chaque flotte valide l'acquisition de la compétence sans contrôle spécifique. Toutefois, cette compétence ne pourra être utilisée et inscrite sur la licence de l'intéressé au plus tôt qu'après la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR (CR pour A400M).

Maintien de compétence

01117. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer :
- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée ;
 - b. MES et MEC une procédure réelle.

AD VHA - SOTGH + LMTGH-OB + LMTGH-OH

01118. Cette compétence autorise un membre d'équipage à effectuer du largage très grande hauteur.

01119. Les largages suivants sont du type « VHA » (Very High Altitude) :

- a. SOTGH (Saut Opérationnel Très Grande hauteur) : largage de personnels sans référence visuelle, avec utilisation d'oxygène, FL 120 < FL largage ≤ FL 240 ;
- b. LMTGH-OB (Largage Matériel Très Grande Hauteur - Ouverture Basse) : largage de matériel (PP1) sans référence visuelle et ouverture basse des voiles de charge, avec utilisation d'oxygène, FL 120 < FL largage ≤ FL 240 ;
- c. LMTGH-OH (Largage Matériel Très Grande Hauteur - Ouverture Haute) : largage de matériel (PD11) sans référence visuelle et ouverture haute des voiles de charge, avec utilisation d'oxygène, FL 120 < FL largage ≤ FL 240.

Qualification initiale

Prérequis

01120. Avant toute formation VHA, l'équipage devra avoir réalisé un largage personnel et un largage gravité réels.

Instruction théorique

01121. La formation théorique se scinde en différents modules et/ou stages décrits ci-dessous dont la participation dépend de la qualification détenue et de la compétence additionnelle désirée.

- a. Les stages du département de la médecine aéronautique opérationnelle (DMAO) sont relatifs à la détection des symptômes de l'hypoxie et à sa gestion en vol :
 - (1) le stage initial en caisson "hypoxie hypobare" (initial SOTGH) est obligatoire sauf contre-indication médicale ;
 - (2) le stage de reconduction « hypoxie normobare », hors caisson, doit être réalisé 5 ans après le stage précédent puis tous les 5 ans afin de proroger sa validité ;
- b. le module OXY est relatif au largage sous oxygène ;
- c. le module CPR personnel (SOGH et SOTGH) est relatif au calcul d'un point de relaxation pour le personnel ;
- d. le module LMTGH-OH est relatif au largage de matériel (PD11) très grande hauteur en ouverture haute sans référence visuelle avec l'utilisation d'oxygène pour un largage compris entre les niveaux de vol 120 et 240 et le calcul d'un point de relaxation ;
- e. le module LMTGH-OB est relatif au largage de matériel (PP1) très grande hauteur en ouverture basse sans référence visuelle avec l'utilisation d'oxygène pour un largage compris entre les niveaux de vol 120 et 240 et le calcul d'un point de relaxation.

Équipage	Type de largage	Stage DMAO	Module			
			OXY	CPR pers	LMTGH- OH	LMTGH-OB
PILOTE NOSA	SOTGH	X	X	X		
	LMTGH- OH	X	X		X	
	LMTGH-OB	X	X			X
MEC NAV	SOTGH	X	X	X		
	LMTGH- OH	X	X		X	
	LMTGH-OB	X	X			X

Formation pratique :

01122. Avant la phase vol, tout membre d'équipage aura réalisé complètement la formation théorique.

01123. La formation pratique se compose de :

- la réalisation des procédures normales/secours oxygène ;
- la réalisation des différents types de largage avec calcul des points de relaxation et application des procédures normales/secours : SOTGH / LMTGH-OH / LMTGH-OB).

	Largage	Nombre de vols à réaliser		
		Vol oxy	Vols spécifiques	
			C130	CN235
PIC D-PIC TSOIC TSO	SOTGH	1 vol	1 vol	//
	LMTGH-OH		1 vol	//
	LMTGH-OB		1 vol	//
COPILOTE	SOTGH	1 vol		//
	LMTGH-OH			//
	LMTGH-OB			//
MEC (en poste conduite)	SOTGH	1 vol	1 vol en conduite sur un seul type de largage au choix	//
	LMTGH-OH			//
	LMTGH-OB			//
MES MEC (en poste soutier)	SOTGH	1 vol	1 vol en soute sur SOTGH	//
	LMTGH-OH		1 vol en soute sur LMTGH (OB ou OH)	//
	LMTGH-OB			//

Contrôle

01124. La réalisation de l'ensemble de l'instruction pratique permet l'obtention de la compétence VHA ; il n'y a pas de contrôle spécifique à réaliser.

Maintien de compétence

01125. Afin de maintenir cette compétence, un membre d'équipage devra se conformer au tableau ci-dessous.

Équipage	Largage	Exercices à réaliser	Délai	Remarques
PIC D-PIC TSOIC TSO	SOTGH	1 vol OXY avec application de l'une des procédures	Cf. Annexe B	Le largage pourra être simulé (présence des parachutistes/charges non requise), le calcul de PR au sol restant obligatoire.
	LMTGH-OH			
	LMTGH-OB			
COPILOTE	SOTGH	1 vol OXY avec application de l'une des procédures		//
	LMTGH-OH			
	LMTGH-OB			
MEC MES	SOTGH	1 vol OXY avec application de l'une des procédures		Ce vol devra s'effectuer avec les parachutistes à bord. En cas d'impossibilité de larguer, le largage pourra être simulé.
	LMTGH-OH			
	LMTGH-OB			Ce vol devra s'effectuer avec l'équipe de largage et les charges à bord. En cas d'impossibilité de larguer, le largage pourra être simulé.

01126. Suite à un dépassement de la durée maximale pour prorogation, la procédure de renouvellement de la compétence est détaillée dans le tableau ci-dessous.

Équipage	Largage	Exercices théoriques à réaliser	Vol à réaliser	
PIC	SOTGH	Modules OXY et CPR	1 vol OXY sous supervision d'un moniteur.	1 vol spécifique SOTGH sous supervision d'un moniteur. Le largage pourra être simulé (présence des parachutistes non requise), le calcul de PR au sol restant obligatoire.
D-PIC				
TSOIC	LMTGH-OH	Modules OXY et LMTGH-OH		1 vol spécifique LMTGH-OH sous supervision d'un moniteur. Le largage pourra être simulé (présence des charges non requise), le calcul de PR au sol restant obligatoire.
TSO	LMTGH-OB	Modules OXY et LMTGH-OB		1 vol spécifique LMTGH-OB sous supervision d'un moniteur. Le largage pourra être simulé (présence des charges non requise), le calcul de PR au sol restant obligatoire.
COPILOTE	SOTGH	Modules OXY et CPR	1 vol OXY	
	LMTGH-OH	Modules OXY et LMTGH-OH		
	LMTGH-OB	Modules OXY et LMTGH-OB		
MEC	SOTGH	Module OXY	1 vol OXY en conduite et 1 vol soutier SOTGH avec l'équipe de largage et les parachutistes à bord. En cas d'impossibilité de larguer, le largage pourra être simulé. Gestion d'un incident sous supervision d'un moniteur.	
	LMTGH-OH	Modules OXY et LMTGH-OH	1 vol OXY en conduite et 1 vol soutier LMTGH-OH avec l'équipe de largage et les charges à bord. En cas d'impossibilité de larguer, le largage pourra être simulé. Gestion d'un incident sous supervision d'un moniteur.	
	LMTGH-OB	Modules OXY et LMTGH-OB	1 vol OXY en conduite et 1 vol soutier LMTGH-OB avec l'équipe de largage et les charges à bord. En cas d'impossibilité de larguer, le largage pourra être simulé. Gestion d'un incident sous supervision d'un moniteur.	
MES, MEC en position soutier	SOTGH	Module OXY	1 vol OXY SOTGH avec l'équipe de largage et les parachutistes à bord. En cas d'impossibilité de larguer, le largage pourra être simulé. Gestion d'un incident sous supervision d'un moniteur.	
	LMTGH-OH	Modules OXY et LMTGH-OH	1 vol OXY LMTGH-OH avec l'équipe de largage et les charges à bord. En cas d'impossibilité de larguer, le largage pourra être simulé. Gestion d'un incident sous supervision d'un moniteur.	
	LMTGH-OB	Modules OXY et LMTGH-OB	1 vol OXY LMTGH-OB avec l'équipe de largage et les charges à bord. En cas d'impossibilité de larguer, le largage pourra être simulé. Gestion d'un incident sous supervision d'un moniteur.	

AD DROP NVR – Largage sans références visuelles

01127. Cette compétence autorise un membre d'équipage à effectuer du largage sans références visuelles pour des raisons météorologiques ou d'absence de marquage au sol en basse hauteur. Ce mode d'action correspond à :

- a. du largage IMC³⁷ ;
- b. du largage type D de nuit ;
- c. du largage type D de jour dans des zones sans repère au sol ou non cartographiées (ex : déserts). Des procédures spéciales sont alors appliquées.

Qualification initiale

Instruction théorique

01128. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les particularités d'un largage sans références visuelles ;
- b. les dangers, limitations et normes associées.

Instruction pratique

01129. L'instruction pratique doit comprendre a minima la réalisation réelle ou simulée d'une procédure de largage sans références visuelles.

Contrôle

01130. La réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01131. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer :

- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée (en vol ou au simulateur) ;
- b. MES et MEC : sans objet.

³⁷ Si une autorisation d'emploi a été délivrée pour la flotte considérée.

NVG AIRLAND – Décollage / atterrissage de nuit sous JVN

01132. Cette compétence autorise un membre d'équipage à rouler, décoller ou atterrir de nuit sous JVN sur un terrain possédant un marquage tactique ou sur une piste contrastée sans marquage.

Qualification initiale

Instruction théorique

01133. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. la méthode d'utilisation des JVN ;
- b. l'utilisation des éclairages (intérieurs/extérieurs) ;
- c. les marquages utilisés et techniques associées ;
- d. la coordination avec les équipes au sol ;
- e. les procédures normales et secours ;
- f. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- g. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01134. L'instruction pratique doit comprendre a minima deux séances de vols de nuit sous JVN comprenant quatre procédures complètes (décollage + atterrissage). Une de ces séances d'instruction doit avoir lieu en EIE lors du stage ITC, ou pendant la phase de mûrissement.

Contrôle

01135. Un contrôle TM de nuit au cours du stage ITC permet d'évaluer cette compétence.

01136. La réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01137. Afin de maintenir cette compétence, un membre d'équipage pourra effectuer deux atterrissages sous JVN en entraînement ou un atterrissage en opération.

01138. Pour les pilotes, la réalisation de cette procédure devra se faire en place PF, en vol, ou sur un simulateur performant (en alternance avec une séance réelle).

NVG SUBSTANDARD AIRFIELD – Terrain sommaire de nuit sous JVN

01139. Cette compétence autorise un membre d'équipage à décoller et atterrir de nuit sur un terrain sommaire, dont la définition est donnée sur la fiche AL SUBSTANDARD AIRFIELD.

Qualification initiale

Instruction théorique

01140. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. des rappels sur la théorie de la compétence terrain sommaire ;
- b. des rappels sur l'utilisation des JVN ;
- c. des rappels sur la théorie de la compétence NVG AIRLAND ;
- d. les particularités et dangers liées aux terrains sommaires de nuit.

A400M 01528

Instruction pratique

01141. L'instruction pratique doit comprendre a minima la réalisation d'un atterrissage, d'un décollage et d'un demi-tour sur piste en EIE lors du stage ITC, ou lors de la phase de mûrissement.

A400M 01529

Contrôle

01142. La réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01143. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer une procédure réelle ou au simulateur (pour les flottes possédant un simulateur performant) dans son intégralité.

NVG LLF phase 2 – Basse altitude de nuit sous JVN phase 2

01144. Cette compétence autorise le vol de nuit en basse altitude sous JVN selon les critères applicables à la phase 2.

01145. Les conditions de réalisation de vol sont détaillées dans l'OM-T – NATO NVG Qualification and Training standards³⁸.

Qualification initiale

Instruction théorique

01146. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. la conception de la mission, méthode de calcul du profil vertical de zone ;
- b. les spécificités du vol de nuit sous JVN ;
- c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. les minima météo associés ;
- e. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01147. L'instruction pratique doit comprendre a minima deux vols en basse altitude de nuit sous JVN, dont au moins un en EIE lors du stage ITC.

Contrôle

01148. Un contrôle basse altitude de nuit sous JVN au cours du stage ITC permet d'évaluer cette compétence.

01149. La réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01150. Afin de maintenir cette compétence, un membre d'équipage pourra effectuer une navigation en basse altitude de nuit sous JVN en vol ou au simulateur (pour les flottes possédant un simulateur performant).

01151. Dans un but de maintien optimal des compétences, l'alternance PF / PM sera recherchée.

³⁸ Single ship or formation at night VMC altitudes no lower than 500 ft above the highest man-made obstacle or terrain feature and spot elevation or 400 ft plus one contour interval above the highest depicted basic terrain contour, whichever is higher, within 3 NM of centreline

NVG LLF phase 3 – basse altitude de nuit avec JVN phase 3

01152. Cette compétence autorise le vol de nuit en basse altitude sous JVN selon les critères applicables à la phase 3.
01153. Les conditions de réalisation de vol sont détaillées dans l'OM-T – NATO NVG qualification and training standards³⁹.

Qualification initiale

Instruction théorique

01154. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :
- a. la conception de la mission, méthode de calcul du profil vertical de vol ;
 - b. les spécificités du vol de nuit sous JVN ;
 - c. la méthode de prise en compte des obstacles non éclairés ou non visibles ;
 - d. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
 - e. les minima météo associés ;
 - f. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01155. L'instruction pratique doit comprendre a minima deux vols en basse altitude de nuit sous JVN selon les critères de la phase 3.

Contrôle

01156. Un contrôle basse altitude de nuit sous JVN selon la méthode de la phase 3 permet d'acquérir cette compétence.

Maintien de compétence

01157. Afin de maintenir cette compétence, un membre d'équipage pourra effectuer une navigation en basse altitude de nuit sous JVN selon la méthode de la phase 3, en vol ou au simulateur (pour les flottes possédant un simulateur performant).
01158. Dans un but de maintien optimal des compétences, l'alternance PF / PM sera recherchée.
01159. L'entraînement phase 3 revalide l'entraînement phase 2.

³⁹ Single ship or formation at night VMC altitudes no lower than 500 ft above the highest terrain feature/spot elevation or 400 ft plus one contour interval above the highest depicted basic terrain contour, whichever is higher, within 3 NM of a segmented route centreline

NVG – ONLOAD/OFFLOAD

01160. Cette compétence autorise un mécanicien d'équipage soute à effectuer des opérations de chargement et/ou de déchargement sous JVN.

Qualification initiale

Instruction théorique

01161. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. la méthode d'utilisation des JVN ;
- b. l'utilisation des éclairages (intérieurs/extérieurs) ;
- c. la coordination avec les équipes au sol ;
- d. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01162. MES : cf. livret de formation.

Contrôle

01163. MES : la réussite à l'examen pratique de la qualification CR valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01164. Afin de maintenir cette compétence, le MES pourra effectuer un chargement ou un déchargement réel ou au simulateur (CHT-E ou FUT) sous JVN.

NON-NVG AIRLAND – Décollage / atterrissage de nuit sans JVN

01165. Cette compétence autorise un membre d'équipage à rouler, décoller ou atterrir de nuit sans JVN sur un terrain possédant un marquage tactique.

Qualification initiale

Instruction théorique

01166. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les marquages utilisés et techniques associées ;
- b. l'utilisation des éclairages avion (intérieurs/extérieurs) ;
- c. la coordination avec les équipes au sol ;
- d. les procédures normales et secours ;
- e. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- f. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01167. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima deux séances de vols de nuit comprenant quatre procédures complètes (décollage + atterrissage). Une de ces séances d'instruction doit avoir lieu en EIE lors du stage ITC.

01168. MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01169. PIL et NOSA :

- a. un contrôle TM de nuit au cours du stage ITC permet d'évaluer cette compétence ;
- b. pour les flottes conduisant un contrôle TM de nuit sous JVN, celui-ci se substitue au contrôle TM de nuit sans JVN et permet l'évaluation de cette compétence ;
- c. la réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

01170. MEC : la réussite à l'examen pratique de la qualification CR valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01171. Afin de maintenir cette compétence, un membre d'équipage pourra effectuer deux atterrissages en entraînement ou un atterrissage en opération.

01172. Pour les pilotes, la réalisation de cette procédure devra se faire en place PF.

NON NVG AD – Largage de nuit sans JVN

01173. Cette compétence autorise un membre d'équipage à effectuer tout type de largage basse altitude de nuit sans utilisation de JVN.

Qualification initiale

Instruction théorique

01174. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les procédures normales et secours ;
- b. la réalisation des techniques (portes latérales, tranche arrière) ;
- c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. les dossiers de ZMT ;
- e. la RAT ;
- f. les niveaux de sauts et limitations associées (marquage, procédures radio, vent maximum) ;
- g. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01175. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima la réalisation de deux procédures de largage de nuit, réelles ou simulées, dont une doit avoir lieu en EIE lors du stage ITC.

01176. MES et MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01177. PIL et NOSA : la réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

01178. MES et MEC : la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01179. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage pourra effectuer :

- a. PIL et NOSA : une procédure réelle ou simulée en vol ;
- b. MES et MEC : une procédure réelle.

NON NVG LLF – Basse altitude de nuit sans JVN

01180. Cette compétence doit permettre à tout membre d'équipage d'évoluer en basse altitude dans un environnement de menace (gestion de timing, trajectoire, gestion de menace) et de nuit.

Qualification initiale

Instruction théorique

01181. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. la conception de la mission, méthode de calcul de la ficelle ;
- b. les spécificités du vol de nuit ;
- c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. les minima météo associés ;
- e. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01182. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima deux vols en basse altitude de nuit, dont un doit avoir lieu en EIE lors du stage ITC.

01183. MEC : cf. livret de formation.

Contrôle

01184. La réussite à l'examen pratique du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01185. Afin de maintenir cette compétence, un membre d'équipage pourra effectuer une navigation en basse altitude de nuit en vol ou au simulateur.

01186. Dans un but de maintien optimal des compétences, l'alternance PF / PM sera recherchée.

FORM WINGMAN – Vol ailier

TBM700 01676

01187. Cette compétence autorise le vol en position ailier sur un vol en formation.
01188. Pour les PIL, elle doit permettre d'assurer à la fois la position de PM et de PF.
01189. Pour les PIL, le vol en position PF est un prérequis pour la qualification CP CR. Il permet au stagiaire d'appréhender le vol en formation sur les différentes phases d'un vol EL. La position PM sur ce type de mission n'entraîne pas de difficulté particulière et ne nécessite pas de vol dédié.

Qualification initiale

01190. Les formations théorique et pratique peuvent être vues indépendamment en escadron ou lors d'un stage qualifiant.

Instruction théorique

01191. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :
- a. les procédures normales et secours à plusieurs avions (décollage, navigation, atterrissage) ;
 - b. les positions ailier ;
 - c. la réaction face à la menace en formation (pour les ATT/ATA) ;
 - d. les répartitions des tâches à la préparation et en vol ;
 - e. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01192. L'instruction pratique se compose d'un vol ailier (effectué en PF pour les pilotes) en prérequis au stage ITC, abordant toutes les positions et la patrouille serrée.

Contrôle

01193. La réussite au stage ITC valide la compétence FORM WINGMAN CR.

Maintien de compétence

01194. Néant.

ENR VLLF – Vol très basse altitude de jour

01195. Cette compétence permet à un membre d'équipage d'évoluer dans un environnement de menace (gestion de timing, trajectoire, gestion de menace) sous 330ft en dehors des phases de décollage, d'atterrissage et de largage.

Qualification initiale

Instruction théorique

01196. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :
- a. les spécificités de la préparation du vol (base de donnée obstacles, GPWS, TAWS, zones ségréguées, ...) ;
 - b. les particularités du vol sous 330 ft AGL ;
 - c. les conditions réglementaires d'exécution ;
 - d. les minima météo associés ;
 - e. les dangers (en particulier anti-abordage, collision avec le sol et réactions face à la menace) et limitations.

Instruction pratique

01197. PIL et NOSA : l'instruction pratique doit comprendre a minima deux vols sous 330 ft AGL dont l'un pourra être exécuté au simulateur (pour les flottes dont le simulateur est suffisamment performant).

Contrôle

01198. PIL et NOSA : pas de test spécifique. La bonne réalisation des instructions théorique et pratique telles que définies dans les livrets de progression valide l'acquisition de la compétence.
01199. Toutefois, cette compétence ne pourra être portée sur la licence de l'intéressé et utilisée au plus tôt qu'après la réussite à l'examen pratique du stage ITC.

Maintien de compétence

01200. Afin de maintenir cette compétence, un membre d'équipage pourra effectuer un trajet sous 330 ft AGL en vol ou au simulateur.
01201. Dans un but de maintien optimal des compétences, l'alternance PF / PM sera recherchée.

ENR MOUNTAIN FLIGHT BASIC – Sensibilisation vol de montagne

01202. L'objectif de cette compétence est de donner aux membres d'équipage les connaissances théoriques relatives au vol basse altitude en montagne (aérologie, pièges, règles de sécurité...) et de leur enseigner les spécificités du pilotage et/ou de la navigation tactique dans cet environnement (prise en compte du vent, étude du demi-tour, gestion du vol N-1 moteurs, aéroportage et aérolargage en zone de montagne, etc.).
01203. Cependant, cette sensibilisation ne confère pas une autonomie complète aux membres d'équipage qui devront rester supervisés lors des vols de montagne. Pour acquérir une maîtrise totale des opérations en environnement montagneux, ils devront acquérir la compétence ENR MOUNTAIN ADVANCED, qui approfondit les connaissances et les aptitudes nécessaires à une autonomie opérationnelle dans ce type de milieu.
01204. La définition du vol de montagne est reprise de l'OM-T : au moins 3000 ft de dénivelé en 10 Nm ou toute zone supérieure à 5000 ft AMSL.
01205. Cette sensibilisation permet aux pilotes d'effectuer, en tant que pilote aux commandes uniquement, toute mission comportant une phase de navigation basse altitude, un aérolargage ou un aéroportage en zone montagneuse.
01206. Un commandant de bord uniquement sensibilisé peut assurer en PM des missions comprenant un largage en zone montagneuse sans phase de vol BA en montagne et sans largage à l'issue d'une grande pente.
01207. Dans ce cas, l'arrivée sur zone s'effectue selon un profil respectant les restrictions suivantes :
- a. le transit jusqu'au PO⁴⁰ : profil de vol permettant une MFO de 1500 ft dans un rayon de 5 Nm autour de la position avion ;
 - b. la trajectoire PO – PP⁴¹ : étude fine du relief sur la trajectoire et profil assurant une hauteur de 1500 ft dans les 10" de vol autour de la position avion ;
 - c. la trajectoire PP – ZMT : descente à l'altitude de largage ;
 - d. une attention particulière sera portée à l'étude du circuit de parachutage et de la procédure de remontée vers l'altitude de transit retour (notamment en cas de panne moteur).
01208. Un NOSA sensibilisé peut être employé à poste lors des missions comprenant un largage en zone montagneuse sans phase de vol BA en montagne et sans largage à l'issue d'une grande pente dans les conditions précitées.
01209. Un MEC sensibilisé peut être employé lors de toutes les missions en zone montagneuse comportant ou non une phase de vol BA.
01210. La sensibilisation des équipages incombe aux instructeurs vol de montagne.

Qualification initiale

Instruction théorique

01211. Un cours théorique et les particularités propres à ce type de vol sont dispensés par l'instructeur vol de montagne à l'ensemble des participants avant chaque période de formation pratique.
01212. La formation théorique comporte 3 modules : météo, conception de la navigation et conduite du vol.

⁴⁰ Point d'Orientement, également appelé l'Initial Point (IP).

⁴¹ Point de Présentation, correspondant à l'Aligned Point (AP) sur A400M ou Turning Point (TP) sur C130J.

01213. Module météo :

- a. obtention de la météo ;
- b. particularités météorologiques du vol en zone montagneuse :
 - (1) aérologie, vent, ascendances, effet venturi etc... ;
 - (2) nébulosité ;
 - (3) brume, brouillard.

01214. Module conception de la navigation :

- a. techniques de préparation de la mission ;
- b. utilisation des systèmes de préparation de mission ;
- c. choix des vallées ;
- d. choix des points tournants ;
- e. profil de vol ;
- f. rappel des limitations et des performances ;
- g. vitesses à adopter en vol de montagne ;
- h. utilisation de la puissance ;
- i. performances N et N-1 moteurs ;
- j. spécificités du largage sur ZMT en altitude ;
- k. particularités et conception d'un largage ;
- l. approche ou poser sur un terrain en région montagneuse avec ou sans grande pente.

01215. Module conduite du vol :

- a. hauteur et profil de vol N et N-1 ;
- b. procédure de demi-tour N et N-1 suivant différentes configurations ;
- c. passage de crêtes et de cols ;
- d. gestion de l'énergie ;
- e. positionnement dans les vallées ;
- f. environnement aéronautique ;
- g. utilisation de la fréquence commune d'auto-information en montagne ;
- h. conduite à tenir face à une situation dégradée ;
- i. largage sur ZMT en altitude ;
- j. largage ;
- k. approche ou poser sur un terrain en région montagneuse avec ou sans grande pente.

Instruction pratique

01216. Le programme de vol permet d'appréhender l'ensemble des difficultés et spécificités liées au pilotage et/ou à la navigation tactique basse altitude en zone montagneuse.
01217. Cette sensibilisation peut se faire en un seul vol si la disponibilité de la flotte le permet. Dans le cas contraire, elle peut aussi être effectuée en plusieurs vols sous forme de modules à valider.
01218. Chaque vol comporte au préalable une préparation minutieuse, étroitement encadrée par un instructeur vol de montagne.
01219. Le pilote en sensibilisation sera aux commandes (PF).
01220. Les modules à valider en une ou plusieurs fois sont :
- a. hauteur et profil de vol N et N-1 moteurs ;
 - b. procédure de demi-tour N et N-1 moteurs suivant différentes configurations ;
 - c. passage de crêtes et de cols ;
 - d. gestion de l'énergie ;
 - e. positionnement dans les vallées ;
 - f. environnement aéronautique en montagne ;
 - g. utilisation de la fréquence commune d'auto-information en montagne ;
 - h. conduite à tenir face à une situation dégradée ;
 - i. largage sur ZMT en altitude ;
 - j. approche ou poser sur un terrain en région montagneuse, avec ou sans grande pente.

Contrôle

01221. Cette formation n'est pas sanctionnée par un contrôle.
01222. Une fiche de sensibilisation vol de montagne sera éditée par l'instructeur à chaque fois que des modules auront été jugés acquis.

Maintien de compétence

01223. Néant.

ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED

01224. Cette compétence comporte deux niveaux : le niveau avancé et le niveau avancé instructeur.

ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED

01225. Cette formation est destinée aux pilotes et NOSA identifiés pour pérenniser le savoir et le savoir-faire et assurer le MCO des pilotes et NOSA sensibilisés et labellisés au vol de montagne.

01226. L'objectif est de former des pilotes et des NOSA aptes à concevoir, préparer et réaliser en toute autonomie des missions tactiques comprenant une phase de vol en basse altitude en région montagneuse ou un largage.

01227. Les fonctions de PIC, DPIC, TSO et TSOIC sur des vols comprenant une phase BA en région montagneuse ou un largage ne pourront être occupées que par des personnels qui possèdent la compétence vol de montagne niveau avancé.

01228. Cette formation est encadrée par, au minimum, un pilote ou un NOSA instructeur vol de montagne du CIET ou désigné par le CIET.

01229. La compétence SPECIAL OPERATIONS SO donne de droit la compétence ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED.

Qualification initiale

Instruction théorique

01230. La formation théorique comporte 3 modules vus lors de la sensibilisation vol de montagne (météo, conception de la navigation, conduite du vol).

Instruction pratique

01231. L'instruction pratique comporte, au minimum, deux missions pendant lesquelles devra être validé un ensemble d'objectifs pédagogiques permettant de traiter la majorité des situations normales et dégradées pouvant se produire en vol de montagne. Chaque vol comporte des exercices spécifiques destinés à développer les capacités de gestion de mission du stagiaire dans cet environnement.

01232. Le stagiaire pilote doit avoir fait au moins un vol en PF et un vol en PM.

01233. Les itinéraires peuvent indifféremment se situer dans les Alpes et/ou les Pyrénées.

01234. Les objectifs pédagogiques sont les suivants :

a. objectifs PF (pilotes uniquement) :

- (1) appréhension des performances de l'avion préparées au sol ;
- (2) procédure de largage sur ZMT montagne ;
- (3) procédure de largage ;
- (4) approche sur terrain en zone montagneuse ;
- (5) demi-tour (gauche et droite avec transfert des commandes) ;
- (6) monomoteur par transparence ;
- (7) franchissements de crêtes et passages de cols ;
- (8) dégradation des conditions météorologiques.

- b. objectifs pilotes (PM) et NOSA :
- (1) respect du profil vertical de vol calculé au sol ;
 - (2) franchissements de crêtes et passages de cols ;
 - (3) procédure de largage sur ZMT montagne ;
 - (4) procédure de largage ;
 - (5) approche sur terrain en zone montagneuse ;
 - (6) demi-tour (gauche et droite avec transfert des commandes) ;
 - (7) monomoteur par transparence ;
 - (8) dégradation des conditions météorologiques ;
 - (9) gestion des communications radio ;
 - (10) utilisation de la fréquence alti-surface ;
 - (11) auto-info UHF ;
 - (12) contact radio des différents terrains ;
 - (13) prise de décision face à une situation MTO dégradée ;
 - (14) lecture de carte 1/500 000, 1/250 000 et 1/100000 ;
 - (15) vol hors-trait (portion de trajet préparée par l'instructeur).

Contrôle

01235. À l'issue du dernier vol, si le niveau atteint est jugé satisfaisant par l'instructeur, les pilotes et NOSA se voient délivrer la compétence MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED.

Maintien de compétence

01236. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage devra réaliser un vol en zone montagneuse.

ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED INSTRUCTOR

01237. Cette formation est destinée aux pilotes et NOSA du CIET identifiés pour garantir le transfert de compétence et assurer le MCO des pilotes et NOSA sensibilisés et ayant la compétence vol de montagne.

01238. Un pilote ou un NOSA instructeur vol de montagne pourra aussi bien instruire un pilote qu'un NOSA.

01239. Cette formation est encadrée par, au minimum, un pilote ou un NOSA instructeur vol de montagne du CIET.

Qualification initiale

Prérequis

01240. Posséder la compétence « ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED ».

Instruction théorique

01241. Le futur instructeur dispensera la formation théorique propre à la sensibilisation ENR MOUNTAIN FLIGHT BASIC et à l'accession à la compétence ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED.

Instruction pratique

01242. La phase pratique comporte au moins deux missions pendant lesquelles devront être validés les programmes des vols de sensibilisation ou d'accession à la compétence ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED.
01243. Les itinéraires peuvent indifféremment se situer dans les Alpes et/ou les Pyrénées.
01244. Ces vols peuvent se faire indifféremment sur des sensibilisations ou des accessions à la compétence.
01245. Le pilote candidat ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED INSTRUCTOR peut être en place PM, PF (dans le cas d'une accession) ou CM3. Dans ce cas, un pilote possédant la compétence ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED doit se trouver à poste (pour la sécurité) avec le stagiaire.
01246. Le NOSA candidat ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED INSTRUCTOR sera à poste (C130H), en CM3 ou en banquette avec, parmi les deux pilotes à poste, au moins un pilote possédant la compétence ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED.

Sanction

01247. À l'issue du dernier vol, si le niveau atteint est jugé satisfaisant par l'instructeur, le pilote ou le NOSA peut se voir délivrer la compétence « ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED INSTRUCTOR ».
01248. La lettre « I » sera apposée dans la case OBS de la compétence « ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED ».

Maintien de compétence

01249. Afin de maintenir cette compétence, le membre d'équipage devra réaliser un vol en zone montagneuse.
01250. Un instructeur encadrant une séance revalide sa propre qualification ENR MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED.
01251. La qualification « instructeur » ne nécessite quant à elle aucune revalidation spécifique.

AAR-Tanker avions

01252. Cette compétence autorise un membre d'équipage à effectuer une mission de ravitaillement en vol en tant qu'avion ravitailleur d'autres avions.

Qualification initiale

Prérequis

01253. Détenir une licence avec une qualification B ou A.

Instruction théorique

01254. Cf. livret de formation

Instruction pratique

01255. Cf. livret de formation

Contrôle

01256. Le pilote ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation spécifique à sa flotte peut se voir délivrer la compétence AAR-T.

Maintien de compétence

01257. Pour maintenir cette compétence, un membre d'équipage devra réaliser un vol ravitailleur réel ou au simulateur (pour les flottes dotées de simulateurs performants).

HAAR – Tanker hélicoptères

01258. Cette compétence autorise un membre d'équipage à effectuer une mission de ravitaillement en vol en tant qu'avion ravitailleur d'hélicoptères.

Qualification initiale

Prérequis

01259. Détenir une licence avec une qualification B ou A.

Instruction théorique

01260. Cf. livret de formation

Instruction pratique

01261. Cf. livret de formation

Contrôle

01262. Le pilote ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation spécifique à sa flotte peut se voir délivrer la compétence HAAR.

Maintien de compétence

01263. Pour maintenir cette compétence, un membre d'équipage devra réaliser un vol ravitailleur réel ou au simulateur (pour les flottes dotées de simulateurs performants).

AAR-R –Ravitailé

RÉDACTION RÉSERVÉE

ARO - Air Refueling Operator

01264. Cette compétence autorise un MES à effectuer des missions de ravitaillement en vol en tant qu'opérateur de ravitaillement en vol.

Qualification initiale

Instruction théorique

01265. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. procédures normales et secours ;
- b. utilisation des checklists ;
- c. limitations ;
- d. partage des tâches.

Instruction pratique

01266. La formation pratique devra aborder les thèmes suivants :

- a. vérification avant vol ;
- b. test de la nacelle de ravitaillement ;
- c. un contact sec (de jour ou de nuit) ;
- d. un contact humide (de jour ou de nuit) ;
- e. un contact de jour ;
- f. un contact de nuit ;
- g. une procédure « breakaway » ;
- h. une procédure EMCON 2, 3 ou 4 ;
- i. un vol d'évaluation.

Ces exigences peuvent être remplies en autant de vols que nécessaire.

Contrôle

01267. La bonne réalisation de l'instruction et du vol d'évaluation définis dans le livret de progression valide l'acquisition de la compétence. Toutefois, cette compétence ne pourra être utilisée et inscrite sur la licence de l'intéressé au plus tôt qu'après la réussite au contrôle en ligne d'accession à la qualification LCR.

Maintien de compétence

01268. La prorogation de cette compétence consiste en la réalisation d'une procédure réelle ou simulée.

01269. Le programme de renouvellement de cette compétence dépend du temps écoulé depuis la fin de validité :

- a. jusqu'à 6 mois (inclus) au-delà de la limite de validité : une procédure réelle ou simulée sous supervision d'un instructeur ;

- b. entre 6 et 12 mois au-delà de la limite de validité : un cours théorique et une procédure réelle ou simulée sous supervision d'un instructeur ;
- c. au-delà de 12 mois de la limite de validité : une qualification initiale.

AAR-T– Observer

01270. Cette compétence autorise un mécanicien d'équipage soute à opérer en tant qu'observateur pour les phases de ravitaillement en vol.

Qualification initiale

Instruction théorique

01271. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. la description du système (POD, tuyau, panier ainsi que la signalisation) ;
- b. les limitations et configurations avion ;
- c. les différents hippodromes nationaux ;
- d. les procédures normales ;
- e. les procédures secours (« emergency breakaway », « soft contact », perte de communication avec le chasseur).

Instruction pratique

01272. Le MES devra effectuer 1 vol jour et 1 vol nuit sous JVN avec un instructeur qualifié suivant le livret de progression édité par l'EIE.

Contrôle

01273. Le MES devra obtenir 2 notations satisfaisantes ($\geq 12/20$) pour se voir qualifié.

Maintien de compétence

01274. Afin de maintenir cette compétence, le MES devra effectuer une mission réelle AAR-T en position Observer tous les 24 mois.

HAAR– Observer

01275. Cette compétence autorise un mécanicien d'équipage soute à opérer en tant qu'observateur.

Qualification initiale

Instruction théorique

01276. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. les descriptions du système (POD, tuyau, panier ainsi que la signalisation) ;
- b. les limitations et configurations avion ;
- c. les différents hippodromes nationaux ;
- d. les procédures normales ;
- e. les procédures secours ;

Instruction pratique

01277. Le MES devra effectuer 1 vol jour et 1 vol nuit sous JVN avec un instructeur qualifié suivant le livret de progression édité par l'EIE.

Contrôle

01278. Le MES devra obtenir 2 notations satisfaisantes ($\geq 12/20$) pour se voir qualifié.

Maintien de compétence

01279. Afin de maintenir cette compétence, le MES devra effectuer une mission réelle HAAR en position Observer tous les 24 mois.

REMAR / RETER

01280. La compétence REMAR/RETER, réservée aux mécaniciens d'équipage, permet de confectionner et de larguer une chaîne de survie de type GC5 ou GC23. Cette capacité de largage mise en œuvre par les équipages est une capacité de secours en cas d'absence ou d'indisponibilité d'équipe de largage TAP.

Qualification initiale

Instruction théorique

01281. La formation initiale théorique est déléguée par l'ETAP au CASV 51.566.

Instruction pratique

01282. L'instruction pratique est effectuée sous la supervision d'un moniteur du CASV 51.566 et inclut :
- a. la confection de chaque chaîne ;
 - b. un largage.

Contrôle

01283. À l'issue de la formation décrite ci-dessus, une attestation est délivrée par le CASV 51.566 et versée au dossier professionnel de l'intéressé.

Maintien de compétence

01284. Afin de maintenir cette compétence, le mécanicien d'équipage pourra réaliser une révision théorique, une confection et le largage réel d'une gaine GC23 ou GC5.
01285. Compte tenu des contraintes d'éloignement, les unités OME et les sites OPEX pourront chercher à s'appuyer sur les compétences locales à jour pour la prorogation. Dans ce cadre, le largage pourra être effectué sous la supervision d'un chef largueur hors CASV.
01286. Le chef de spécialité pourra décider de la nécessité qu'un personnel suive une nouvelle fois une formation initiale pour garantir un niveau de technicité.

PR – Transport du Président de la République

FALCON 01621

Commandant de bord PR

01287. Le CDB PR doit être apte à superviser la préparation, briefier et effectuer une mission au profit du Président de la République.
01288. Cette formation valide à la fois des aptitudes techniques spécifiques à ce type de mission et des critères de comportement général.
01289. Sont autorisés à suivre cette formation, les pilotes :
- a. désignés par le commandant d'unité sur proposition du chef pilote et du chef des opérations ;
 - b. détenteurs d'une licence commandant de bord à l'ET60 depuis au minimum un an à la date du contrôle.

Qualification initiale

Instruction théorique

01290. La formation théorique cible trois domaines : savoir, savoir-faire et savoir-être.
01291. « Savoir-être ». Dispensé par le commandant d'unité, ce briefing a pour objet :
- a. la sensibilisation sur le comportement à adopter (retenue nécessaire, importance du compte-rendu, tenue d'un discours justifié et mesuré) ;
 - b. une présentation des intervenants courants ;
 - c. la conduite à tenir en cas d'événements particuliers.
01292. « Savoir ». Dispensé par un instructeur labellisé PR, ou à défaut un commandant de bord labellisé PR, ce briefing a pour objet la présentation :
- a. du canevas de briefing mission, y compris dans le cas d'un dispositif ;
 - b. des spécificités en matière d'hébergement, de prestations hôtelières, de garde avion, de déminage, d'utilisation des pavillons d'honneur ;
 - c. de la chronologie type d'un vol officiel ;
 - d. du plan cabine (place du transmetteur, de l'aide de camp, de l'autorité).
01293. « Savoir-faire ». Dispensé par un instructeur labellisé PR ou à défaut un commandant de bord labellisé PR, ce briefing a pour objet le rappel sur :
- a. les techniques pour respecter précisément les horaires (gain ou perte de temps) ;
 - b. les vérifications de la cabine ;
 - c. la gestion du « spare » (activation, annulation) ;
 - d. la possible gestion d'une « suite » (dépassement, communication inter-avion) ;
 - e. la gestion d'un bord à bord.

Instruction pratique

01294. Afin de vivre in situ les recommandations formulées lors des briefings, le futur CDB PR effectue un vol d'information à bord d'un vecteur sur lequel le PR est présent. Ce vol est l'occasion de présenter le futur CDB PR à l'un des aides de camp.
01295. Pour une accession à la compétence CDB PR sur Falcon 900EX ou sur Falcon 900, compte tenu de l'emploi des avions pour les voyages officiels, ce vol d'information est réalisé sur A330 en tant que complément d'équipage.
01296. Pour une accession à la compétence CDB PR sur Falcon 7X, ce vol est effectué en tant que copilote.
01297. Sur A330 AUG, l'instruction pratique comporte 2 missions VO avec autorité à bord (PR ou PM) pendant lesquelles le stagiaire officie en tant que commandant de bord sous la supervision d'un instructeur lui-même labellisé.

Contrôle

01298. Le vol de contrôle est réalisé à l'issue de la formation théorique et pratique. Il s'apparente à un contrôle sur ligne.
01299. Sur Falcon, il s'effectue lors d'une mission opérationnelle avec passagers. Dans le cas d'un vol sans autorité à bord, l'examineur s'efforce de transposer les éléments de la mission à ceux d'un voyage officiel.
01300. Sur A330, il s'effectue lors d'une mission opérationnelle avec le PR à bord.
01301. Le futur CDB PR effectue ce vol en restituant les recommandations et les techniques décrites lors des briefings. L'examineur portera son attention essentiellement sur :
- a. le comportement général ;
 - b. les vérifications de la cabine ;
 - c. l'utilisation des moyens de communication ;
 - d. le respect des horaires ;
 - e. la prise en compte du confort des passagers ;
 - f. la gestion d'un spare fictif.
01302. L'examineur, désigné par le chef de spécialité, est lui-même CDB PR.
01303. Après la réussite de ce contrôle sur ligne, la compétence CDB PR est apposée sur la licence correspondante de l'intéressé.
01304. La compétence CDB PR est valide tant que le pilote détient une licence valide sur le type considéré. Néanmoins, le commandant de l'ET60 peut suspendre ou retirer cette compétence.
01305. Lorsqu'un CDB PR obtient une licence commandant de bord sur un nouveau type d'appareil, il peut exercer ces privilèges à condition de :
- a. détenir, à la suite du contrôle de fin d'AEL, une expérience minimale de 100 heures de vol sur le nouveau type ;
 - b. satisfaire à un contrôle en vol comme décrit supra.

Maintien de compétence

01306. Néant.

Compétence PNC PR

Objectif

01307. Le PNC labellisé PR doit être apte à effectuer un vol au profit du Président de la République.
01308. Le but de cette compétence est de valider à la fois des connaissances (« savoir »), une technicité (« savoir-faire ») et un rapport à l'autorité (« savoir-être »).

Prérequis

01309. Sont autorisés à suivre cette formation, les PNC ayant :
- a. une ancienneté minimale de trois ans à l'ET60 ;
 - b. une expérience minimale de 100 heures de vol sur le type d'appareil considéré ;
 - c. effectué au moins 50 étapes avec passagers sur le type d'appareil considéré.
01310. La décision de présentation d'un PNC à cette formation relève directement du commandant d'unité après avis du chef de spécialité.

Déroulement de la formation

01311. La formation se déroule en deux étapes. Le stagiaire est initialement formé sur A330, puis sur Falcon.
01312. Le stage est composé de 4 phases : les deux premières phases sont effectuées sur A330 AUG, et les deux dernières sur Falcon.

Compétence PNC PR sur A330

01313. La première phase comprend :
- a. un stage avion théorique A330 (2 jours) ;
 - b. un stage avion pratique A330 (1 jour).
01314. La documentation de référence est le Manuel de Sécurité Sauvetage (MSS) avion.
01315. Cette première phase est sanctionnée par un test QCM de 40 questions.
01316. Une note minimum de 15/20, soit 75% de bonnes réponses est exigée.
01317. En cas d'échec, le stagiaire est autorisé à se présenter à l'examen une seconde fois après avoir subi un programme de réentraînement. En cas de réussite au second test, la note retenue sera 15/20.
01318. En cas de nouvel échec, la progression du stagiaire sera arrêtée.
01319. La réussite à cet examen est un prérequis pour débiter la phase suivante.
01320. La deuxième phase comprend 2 unités de valeur :
- a. Safety & Emergency procedures sur A330 ;
 - b. Type Rating réalisé en poste P4 puis en poste P5 sur A330.

01321. L'UV Safety & Emergency procedures est réalisée au sol, en vol ou en salle de cours en EIE AUG. Les items Safety et Emergency procedures de la fiche d'évaluation sont dispensés par un instructeur.
01322. La documentation de référence est le MSS GEN et le MSS avion.
01323. Une note supérieure ou égale à 12 est exigée pour valider l'UV.
01324. En cas d'échec, le stagiaire est autorisé à se présenter à l'examen une seconde fois après avoir subi un programme de réentraînement. En cas de réussite au second test, la note retenue sera 12/20.
01325. En cas de nouvel échec, la progression du stagiaire sera arrêtée.
01326. L'obtention de cette UV est un prérequis pour la poursuite de la formation.
01327. L'UV Type Rating est réalisée à l'occasion d'un voyage officiel avec passagers. Les items Type Rating de la fiche d'évaluation sont dispensés au stagiaire. L'instructeur détermine à l'avance un ou plusieurs objectifs pédagogiques en fonction de la mission et du niveau du stagiaire ainsi que des items de l'UV Safety & Emergency procedures à réviser.
01328. L'ensemble des items Type Rating peut être validé sur une ou plusieurs missions.
01329. La documentation de référence est le MSS GEN, le MSS avion et le livret documentation et SAB.
01330. Si la note obtenue est supérieure ou égale à 12, l'UV est validée. Si la note obtenue est égale à 10 ou à 11, la progression est à surveiller et les objectifs pédagogiques non atteints doivent être revus au sol en salle de cours EIE AUG ou sur une mission d'instruction.

Examen

01331. À l'issue de la validation des items « Type Rating », le stagiaire est autorisé à se présenter à l'examen label PR. Celui-ci fera office de contrôle sur ligne annuel.
01332. L'examen label PNC PR sur A330 AUG portera sur :
- a. les desideratas des autorités transportées ;
 - b. les spécificités des vols PR ;
 - c. les équipements cabine de la zone VIP de l'A330 AUG.
01333. La réussite à ce contrôle permet l'obtention de la compétence PNC PR sur la licence A330 AUG uniquement.
01334. En cas d'échec, le stagiaire est autorisé à se présenter à l'examen (UV ou contrôle) une seconde fois après avoir subi un programme de réentraînement.
01335. En cas de nouvel échec, la progression du stagiaire sera arrêtée.

Compétence PNC PR sur Falcon

01336. La compétence PNC PR sur la licence A330 AUG est un prérequis pour débiter ces 2 phases suivantes. Il n'y aucune exigence de calendrier entre l'obtention du label sur A330 et le début de la formation sur Falcon.
01337. La troisième phase comprend :
- a. un stage avion théorique Falcon (1 jour) ;
 - b. un stage avion pratique Falcon.

01338. La quatrième phase comprend une UV Type Rating sous forme de vols d'accoutumance sur Falcon.
01339. L'ensemble des items Type Rating peut être validé sur une ou plusieurs missions.
01340. À l'issue de la validation des items Type Rating, le stagiaire est autorisé à effectuer un vol en tant que PNC PR, avec autorité à bord. À l'issue de ce vol, un compte-rendu du CDB PR fournit un retour d'expérience au commandant d'unité. Celui-ci décide de l'attribution du label PNC PR ou de la nécessité d'octroyer une période de mûrissement.

Sanction

01341. La compétence PNC PR est apposée sur la licence correspondante de l'intéressé.

Validité

01342. La compétence PNC PR est valide tant que le PNC détient une licence valide sur le type considéré.
01343. Néanmoins, le commandant de l'ET60 peut, à tout moment, suspendre ou retirer cette compétence.

Extension

01344. La compétence PNC PR est valable sur l'ensemble des licences de la même famille d'appareils dont le stagiaire est titulaire, à condition d'avoir effectué un nombre d'étapes avec passagers, dont le nombre relève de l'appréciation du chef de spécialité.

ETOPS

01345. Le pilote qualifié ETOPS doit être apte à effectuer un vol ETOPS.

Qualification initiale

Instruction théorique

01346. Cette formation peut être intégrée dans un stage de qualification de type et/ou combinée avec la séance de formation initiale au MNPS/HLA.

Instruction pratique

01347. L'instruction pratique réalisée par un instructeur de l'ET60, si possible de l'EIE AUG, comporte au minimum :

- a. 1 étape ETOPS en position PM ;
- b. 1 vol ETOPS en position PF ou observateur.

Contrôle

01348. Le pilote ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus se voit délivrer la compétence ETOPS.

Maintien de compétence

01349. Pour maintenir cette compétence, un vol appliquant les procédures ETOPS pourra être réalisé.

01350. Même si le vol n'impose pas l'application des procédures ETOPS, le commandant de bord pourra maintenir sa compétence s'il applique l'intégralité des procédures sur ce même vol.

SINGLE PILOT

TBM700 01663

01351. Le pilote possédant la compétence monopilote doit être apte à exploiter l'aéronef en monopilote.

Qualification initiale

Instruction théorique

- a. TBM 700 :
 - (1) un cours théorique sur les particularités du vol monopilote au SQC ;
 - (2) un cours théorique sur les particularités du vol monopilote au stage SPO.
- b. ALSR : au cours du stage externalisé QT monopilote (BE350) approuvé par la DGAC.

Instruction pratique

- a. TBM 700 :
 - (1) phase intégrée au stage de qualification de classe ;
 - (2) deux TEC en environnement monopilote entre la fin d'AEL et le SPO.
- b. ALSR :
 - (1) phase intégrée au stage complément QT ;
 - (2) stage externalisé QT monopilote (BE350) approuvé par la DGAC.

Contrôle

01352. Avant d'être présenté au contrôle, le pilote doit détenir une qualification instructeur valide.
01353. Sur TBM 700, le candidat doit justifier d'une expérience sur type d'au moins 200 heures dans le cas d'un cycle de formation complémentaire.
01354. Sur TBM 700, deux séances d'évaluation sont réalisées par un cadre de l'unité, détenant lui-même la compétence monopilote, avant le contrôle.
01355. Un cadre de l'unité évaluera le pilote sur les critères suivants :
- a. une mise en place sur un terrain extérieur ;
 - b. une percée aux minima ;
 - c. une remise de gaz IMC ;
 - d. un passage à vue ou seconde présentation ;
 - e. un atterrissage.

Le pilote ayant satisfait au contrôle dispose de la compétence « single pilot » sur sa licence.

Maintien de compétence

01356. Pour les pilotes, la prorogation de cette compétence est associée à la carte VSV. A minima, un exercice de type tour de piste, percée ou panne sera également effectué entre chaque carte.

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



3EFF – Three-Engine Ferry Flight

01357. Cette compétence autorise un membre d'équipage d'avion quadrimoteur à effectuer un convoyage aéronef avec un moteur en panne. [A400M](#) [01530](#)

01358. Remarque : la détention de cette compétence ne se substitue pas à l'obtention d'une norme particulière ou exceptionnelle si nécessaire.

Qualification initiale

Instruction théorique

01359. La formation théorique devra aborder les thèmes suivants :

- a. le calcul des performances ;
- b. les procédures normales et secours ;
- c. l'utilisation des C/L et répartition des tâches ;
- d. les dangers et limitations.

Instruction pratique

01360. L'instruction pratique doit comporter au minimum une mission au simulateur incluant les phases de préparation (calcul de performances, dérogations, etc.) et d'exécution. [A400M](#) [01531](#)

Contrôle

01361. Le pilote ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation spécifique à sa flotte se voit délivrer la compétence 3EFF.

Maintien de compétence

01362. Afin de maintenir cette compétence, une mission (vol ou simulateur) de convoyage d'un aéronef avec un moteur en panne devra être effectué en place PM ou PF.

CBRN Environment (vol en atmosphère contaminée)

01363. Les pilotes, NOSA, mécaniciens d'équipage, CVA ou ICvAAE possédant cette compétence sont aptes, au sein d'un équipage, à mettre en œuvre le matériel et les procédures propres au vol en atmosphère contaminée.
01364. Pour être admis à cette formation, le PN doit détenir un CEMPV et / ou une VSU en cours de validité, sans restriction, notamment sur le port du masque.
01365. Pour pouvoir prétendre à cette compétence, les membres d'équipage doivent justifier au préalable des qualifications suivantes :
- a. PIL et NOSA : qualification tactique CR minimum ;
 - b. MEC : mécanicien à l'instruction soutier opérationnel minimum ;
 - c. MES : mécanicien opérationnel minimum ;
 - d. CVA et ICvAAE : aucune qualification particulière mis à part les procédures de sécurité enseignées lors du stage de formation initiale.
01366. Le PN concerné devra également avoir suivi un rappel sur les menaces et matériels NRBC dispensé par l'officier NRBC de la base aérienne d'appartenance, l'officier NRBC de l'unité ou le formateur.
01367. La formation est assurée, soit par l'officier NRBC, soit par tout moniteur labellisé et à jour de qualification.
01368. L'officier NRBC de l'unité est responsable de la formation et du suivi des qualifications des personnels labellisés.

Qualification initiale

Instruction théorique

01369. Une présentation du matériel et des procédures est dispensée par l'officier NRBC de l'unité ou par un instructeur NRBC à jour de qualification. Elle comprend :
- a. un rappel sur les spécificités d'utilisation de ces matériels lors des vols en conditions NRBC ;
 - b. une présentation du matériel NRBC équipant le PN ;
 - c. une présentation des particularités du vol en ambiance NRBC (contraintes, procédures normales et secours).
01370. À l'issue de la présentation théorique, un essai de l'équipement complet est effectué avec mise en œuvre du dispositif EPHASE.
01371. Le stagiaire procède à une application des mesures d'urgence et à la vérification de l'équipement d'un autre membre d'équipage.

Instruction pratique

01372. L'instruction pratique se compose de deux missions : la première se limitera aux phases de step et de roulage, la seconde consistant en un vol HA/BA. Elles pourront être réalisées au simulateur.
01373. La mission limitée au step et au roulage inclut :
- a. la préparation de mission ;
 - b. l'équipement sous EPHASE ;

- c. les step, roulage et exercices d'évacuation d'urgence au sol sous EPHASE.

01374. La mission sous profil HA / BA, doit répondre aux critères suivants :

- a. les personnels à l'instruction seront sous équipement de protection NRBC complet ;
- b. le PM sera obligatoirement non équipé afin d'assurer la sécurité des vols ;
- c. une étape courte type IFR ;
- d. une navigation basse altitude avec atterrissage court, décollage type zone de menace et 2 tours de piste. Lors des tours de piste, les procédures d'urgence particulières figurant dans le MET T2/ TOM seront effectuées ;
- e. pour le chef de soute en formation, ce vol comportera systématiquement une procédure d'évacuation fumée soute ;
- f. pour les CVA et ICvAAE, ce vol comporte un exercice d'évacuation de personnel en ambiance NRBC qui se déroule au sol.

Contrôle

01375. Pas de test spécifique. Le personnel ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus se voit délivrer la compétence CBRN Environnement.

Maintien de compétence

01376. Le maintien en compétence consiste en :

- a. rappels théoriques portant sur les éléments abordés lors de l'instruction théorique de la qualification initiale ;
- b. PIL, NOSA, MEC et MES : une séance de tenue machine ou une séance de simulateur avec port de l'équipement complet ;
- c. ICvAAE : tout entraînement en vol ou au sol à l'évacuation de personnel, en ambiance NRBC, incluant le port et la mise en œuvre de l'équipement.

01377. Tout vol avec port de l'équipement complet lors d'un exercice d'entraînement NRBC proroge la compétence.

Renouvellement de la compétence

01378. En cas de perte de la compétence, le membre d'équipage conduite et le chef de soute doivent effectuer :

- a. des rappels théoriques similaires au cas de la prorogation ;
- b. une mission limitée au step et roulage avec équipement sous EPHASE avec entraînement aux procédures d'évacuation d'urgence ;
- c. une séance de tenue machine similaire à celle de la prorogation (éventuellement au simulateur).

01379. Pour les ICvAAE, une formation de type initiale doit être suivie.

SURMAR

01380. La compétence SURMAR sanctionne l'aptitude à assumer les responsabilités dévolues à un membre d'équipage dans le cadre de missions de surveillance maritime de jour comme de nuit.

01381. L'équipage de conduite devra être qualifié CR au minimum.

Qualification initiale

Instruction théorique

01382. L'instruction théorique comporte 3 cours dont le programme est disponible dans le manuel de formation.

01383. Dans la mesure du possible, le briefing SURMAR 3 sera effectué par du personnel appartenant au bureau J3 mer ou du personnel spécialisé dans l'action de l'État en mer.

01384. Selon les cas, une habilitation juridique sera délivrée par l'autorité maritime.

Instruction pratique

01385. L'instruction pratique est réalisée par un instructeur de l'unité, labellisé SURMAR. Elle comprend 2 phases en vol, axées principalement sur l'identification des cibles :

- a. une phase PM de jour permettant l'accoutumance et l'assimilation de la méthode démontrée par le moniteur ;
- b. une phase PF de jour permettant la restitution de la méthode. Lors de cette phase le stagiaire devra gérer la trajectoire sur au moins 3 passages d'identification de cible.

01386. La méthode de conduite d'une mission SURMAR est détaillée dans le MET T2 / TOM conformément à la PAA 03-340.

01387. Lors d'une mission d'entraînement dédiée, la ou les cibles devraient être des navires officiels ayant fait l'objet d'un accord bilatéral (navire de la Marine Nationale, Gendarmerie Maritime, SNSM, etc.).

01388. L'instruction pratique pourra être réalisée sur une mission réelle sous couvert du respect de la composition équipage.

Contrôle

01389. MES/MEC : pas de test. Délivrance de la compétence SURMAR à l'issue de la formation théorique uniquement.

01390. PIL/NOSA : pas de test. Délivrance de la compétence SURMAR à l'issue de la formation complète si le niveau est jugé satisfaisant par l'instructeur ayant conduit la formation pratique.

Maintien de compétence

01391. Pour maintenir cette compétence, un membre d'équipage doit :

- a. avoir suivi une instruction théorique dans l'année N-1 ;
- b. effectuer un vol (opérationnel ou d'entraînement) en place PF, PM ou NOSA (le mécanicien navigant n'est pas soumis à cette exigence).

SAMAR

- 01392. Les aéronefs de la BAAP peuvent être réquisitionnés par les autorités maritimes via une procédure de demande de concours adressée à leur OPCON pour des missions de SAuvetage MARitime (SAMAR).
- 01393. Les membres d'équipage sont les conseillers techniques privilégiés des autorités militaires et civiles lors du déclenchement d'une mission de ce type.
- 01394. Les équipages labellisés SAMAR doivent être aptes à concevoir, préparer et effectuer des missions SAMAR comprenant une phase de recherche en mer suivie d'une phase de largage d'une chaîne SAMAR.
- 01395. Ils doivent pouvoir assumer toutes les responsabilités d'une telle mission en fonction de leur spécialité.
- 01396. Si la mission l'impose, ils doivent pouvoir coordonner les moyens sur zone jusqu'à la phase de sauvetage.
- 01397. L'équipage de conduite devra être qualifié CR au minimum. Le MES ou MEC en position chef de soute devra être repère 5 minimum.
- 01398. A minima, seuls le commandant de bord et un MES doivent être labellisés pour effectuer une mission SAMAR. Dans le cas où le CDB labellisé est un pilote, il devra obligatoirement être PM.
- 01399. Sur C130H, si seul le NOSA est labellisé, il devra être CDB de la mission.

Qualification initiale

Instruction théorique

- 01400. L'instruction théorique comporte 4 cours dont le programme détaillé est disponible dans le manuel de formation.

Instruction pratique

- 01401. Cf. livret de formation.

Contrôle

- 01402. Pas de test. Le PN ayant suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation se voit délivrer la compétence « SAMAR ».

Maintien de compétence

- 01403. Une instruction théorique ainsi qu'un vol (PF ou PM) ou une mission au simulateur peuvent être effectués.

LASER DESIGNATION

01404. Cette compétence doit permettre à un membre d'équipage de paramétrer, de mettre en œuvre et d'utiliser la désignation laser dans le but de guider une munition larguée par un autre vecteur.

Qualification initiale

Instruction théorique

01405. Cf. livret de formation EIE ALSR.

Instruction pratique

01406. Cf. livret de formation EIE ALSR.

Contrôle

01407. La réussite à l'examen du stage ITC valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01408. Afin de maintenir cette compétence, les pilotes pourront effectuer une procédure réelle ou simulée.

ESC LOADMASTER

01409. La compétence ESC Loadmaster est une extension de la qualification mécanicien sécurité cabine opérationnel sur Airbus A330.

01410. Le titulaire de la compétence ESC Loadmaster doit être capable :

- a. d'exercer ses fonctions sur tous types de missions de l'unité ;
- b. de conseiller le commandant de bord ;
- c. d'assurer la gestion globale du chargement de l'avion ;
- d. d'effectuer, vérifier le pré-centrage et le centrage de l'avion ;
- e. de vérifier le fret à l'embarquement ;
- f. de superviser le chargement et le déchargement du fret ;
- g. de manœuvrer les portes de chargement.

Qualification initiale

Instruction théorique

01411. L'instruction théorique est celle du stage ESC Loadmaster dispensé à l'EIE AUG.

Instruction pratique

01412. Dispensée en unité à l'issue de l'instruction théorique, l'instruction pratique :

- a. est délivrée par un instructeur CCPL ;
- b. comporte un minimum de 8 opérations de chargement ou déchargement sur le panel complet des missions de l'avion.

01413. L'instruction pratique doit être dispensée dans les 6 mois consécutifs à la fin du stage ESC Loadmaster effectué en EIE.

01414. Pour un personnel ayant déjà possédé une qualification de MEC/MES sur un autre aéronef, un programme adapté sera proposé par le chef de spécialité et validé par le chef de l'EIE AUG.

Contrôle

01415. Pour être présenté au contrôle, l'ESC doit :

- a. être titulaire d'une licence ESC opérationnel valide ;
- b. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ;
- c. détenir la compétence linguistique minimale requise pour un repère 5.

01416. L'épreuve consiste en un contrôle en ligne sur avion :

- a. au cours d'une mission à l'étranger, comportant un chargement (AKN et/ou palettes) ;
- b. avec un examinateur désigné par le CIET.

01417. L'épreuve porte sur la restitution des connaissances et des compétences suivantes :

- a. connaissances théoriques :

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



- (1) connaissance des différents systèmes de l'avion, structures et équipements ;
 - (2) connaissance des procédures secours ;
 - (3) connaissance des documents de sécurité des vols ;
 - (4) utilisation des normes d'emploi militaire ;
- b. compétences techniques / préparation du vol :
- (1) démonstration de la méthode de travail ;
 - (2) exploitation des messages de déclenchement de mission ;
 - (3) gestion et supervision des opérations de chargement/déchargement ;
 - (4) élaboration et vérification du pré-centrage et du centrage de l'avion ;
 - (5) vérification du fret à embarquer ;
 - (6) manœuvre des portes de soutes ;
 - (7) remise en œuvre en escale ;
 - (8) rédaction des documents ;
 - (9) formalités en escale ;
 - (10) respect des fiches de poste et du travail en équipage ;
 - (11) exploitation des documents aéronautiques en vigueur ;
 - (12) maîtrise de l'environnement aéronautique ;
 - (13) connaissance et utilisation des procédures.
- c. compétences techniques en situation d'urgence :
- (1) procédures secours ;
 - (2) utilisation du matériel de sécurité.

01418. La réussite au contrôle ci-dessus permet de se voir délivrer la compétence ESC Loadmaster.

Maintien de compétence

01419. Rédaction réservée.

Compétence ICvAAE « A330-AUG - label VIP »

01420. L'ICvAAE doit maîtriser *l'Intensive Care Module* (ICM) et la globalité de l'environnement de la zone médicale afin de pouvoir répondre à toutes sollicitations et favoriser le bon déroulement d'une prise en charge.
01421. Il doit également maîtriser la conduite d'une mission VIP et posséder un savoir-être exemplaire adapté à l'environnement spécifique d'un vol VIP.
01422. Il assure les prises en charge médicales sous la responsabilité du service médical de l'Élysée ou de Matignon.

Qualification initiale

Prérequis

01423. Pour débiter la formation, un ICvAAE doit :
- a. détenir un an minimum d'expérience en tant qu'ICvAAE breveté et avoir réalisé, si possible, un voyage officiel avec la délégation ;
 - b. être proposé par le chef de spécialité et désigné par le commandant d'unité.

Instruction théorique

01424. La formation théorique est délivrée par l'EIE A330-AUG et consiste en un cours appelé L1 dans l'aéronef dispensée par un instructeur ICvAAE.

Instruction pratique

01425. Réaliser un vol d'entraînement ou un voyage officiel (appelé L2) sous la supervision d'un instructeur ICvAAE.

Contrôle

01426. Le test est réalisé en vol au cours d'un entraînement ou d'un voyage officiel supervisé par un contrôleur ICvAAE.

Maintien de compétence

01427. Afin de maintenir cette compétence, un vol devra être effectué annuellement.

ENR COMAO

01428. Cette compétence doit permettre à un membre d'équipage de réaliser des opérations en s'insérant dans une COMAO.

Qualification initiale

Instruction théorique

01429. Cf. cours stage ATTC.

Instruction pratique

01430. Cf. livret de formation stage ATC.

Contrôle

01431. PIL et NOSA : la réussite à l'examen du stage ATC valide l'acquisition de la compétence.

Maintien de compétence

01432. Afin de maintenir cette compétence, les pilotes et NOSA devront effectuer un vol au sein d'une COMAO réelle.

01433. Pour les pilotes, le vol pour prorogation de compétence devra se faire en place PM.

FORM EL – « Element Leader »

01434. Cette compétence autorise le vol en section (« element »), c'est-à-dire un vol à deux avions séparés visuellement.
01435. En théorie, les avions qui composent cette section sont indissociables et se voient assignés le même objectif.
01436. Le PIL/NOSA « Element Leader » doit être capable de préparer, briefer et réaliser une mission en section de deux appareils quel que soit le niveau de menace.

Qualification initiale

Instruction théorique

01437. L'instruction théorique est dispensée pendant le stage ATTC au CIET.

Instruction pratique

01438. Durant le stage ATTC, une navigation basse altitude en section face à une menace de niveau 2 ou 3 sera réalisée au STALLION.
01439. L'instruction en vol est délivrée en unité et doit comporter au minimum :
- a. deux vols en position leader avec SITAC de jour ;
 - b. un vol en position leader avec SITAC de nuit.
01440. La participation au stage « ETAP-C multiple ship » permet de valider cette instruction pratique.

Contrôle

01441. Le contrôle sera effectué :
- a. sur un vol tactique en position PM à 2 avions, effectué en langue anglaise et comprenant des intervenants extérieurs. Ce vol pourra être notamment réalisé lors de la mission synthèse du stage « ETAP-C multiple ship » ;
 - b. par un examinateur désigné par le CIET.

Maintien de compétence

01442. Afin de maintenir cette compétence, un vol en BA à deux avions pourra être effectué en place PM.

A400M [01532](#)

01443. Ce vol devra de préférence comporter des intervenants extérieurs.
01444. La revalidation de la compétence PL (lors d'une mission en tant que leader de 3 avions ou plus) permet de revalider automatiquement la compétence EL.

FORM PL – « Package Leader »

01445. Cette compétence autorise un membre d'équipage à diriger un peloton.

01446. Le PIL / NOSA « PL » doit être capable de conduire un peloton lors d'une OAP en COMAO.

Qualification initiale

Prérequis :

01447. Pour débiter la formation à la qualification PL, un pilote doit :

- a. détenir la qualification CDB CR et la compétence EL ;
- b. avoir « leadé » en tant que EL sur une opération ou un exercice.

Instruction théorique

01448. L'instruction théorique est dispensée pendant le stage « ETAP-C multiple ship » ou lors d'un stage ATTC adapté (la participation au stage ATTC standard d'accession à la qualification CDB CR n'étant pas suffisante pour une formation PL).

Instruction pratique

01449. Ces entraînements pourront être réalisés lors des exercices majeurs et lors des différentes manifestations aériennes (8 mai, 14 juillet...).

01450. De surcroît, toute mission en unité nécessitant d'être gérée par un équipage PL pourra être utilisée dans le cadre de la progression des stagiaires.

01451. L'instruction pratique comporte au minimum :

- a. une séance au STALLION en position PL, avec menace de niveau 2 ou 3 ;
- b. deux vols de jour en position PL avec un mode opératoire tactique réel type VOLFA ;
- c. un vol de nuit en position PL avec un mode opératoire tactique réel ;
- d. une participation à un exercice majeur de niveau expertise, non nécessairement en position PL.

01452. La formation en vol pourra être entièrement réalisée lors du stage « ETAP-C multiple ship ».

Contrôle

01453. Le contrôle est effectué :

- a. sur un vol à trois avions minimum, avec intervenants extérieurs et a minima avions de chasse (éventuellement simulés par SYNAPSE) ;
- b. par un examinateur du CIET habilité, désigné par l'escadrille standardisation.

Maintien de compétence

01454. Afin de maintenir cette compétence, un vol en basse altitude en position package leader pourra être effectué en place PM.

01455. Ce vol devrait de préférence comporter des intervenants extérieurs.

01456. La revalidation de la compétence PL (lors d'une mission en tant que leader de 3 avions ou plus) permet de revalider automatiquement la compétence EL.

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



MC – Mission Commander (Transport)

01457. La qualification MC (T) vise à proposer au commandement opérationnel une option supplémentaire de réalisation de mission aérienne, notamment dans le cadre d'une mission où les objectifs opérationnels sont prioritairement affectés au *package* transport.

Qualification initiale

Prérequis :

01458. Pour débiter la formation à la qualification MC (T), un pilote doit :

- a. détenir la qualification A PL ;
- b. avoir participé au stage TLP COMAO COURSE ;
- c. avoir « leadé » en tant qu'EL ou PL sur un des exercices suivants : ATLC, VOLFA, TLP FLYING COURSE, ou tout autre exercice sur décision du CIET ;
- d. disposer d'un mandat édité par le GBAAP, sur avis du CIET.

Instruction théorique

01459. L'instruction théorique est enseignée durant le TLP COMAO COURSE.

Instruction pratique

01460. Le stage MC (T) comprend deux missions d'instruction :

- a. mission #1 : organisation et réalisation du déploiement logistique des équipes de préparation, intégration au sein de l'environnement opérationnel ou de l'exercice, découverte ;
- b. mission #2 : mûrissement et évaluation.

01461. En fonction de la performance du candidat, une mission complémentaire pourra être réalisée sur décision de l'instructeur.

Contrôle

01462. La qualification sera obtenue après la réalisation des missions d'instruction.

Maintien de compétence

01463. Néant.

RÉDACTION RÉSERVÉE

Compétence ICvAAE « OPEX »

Objectif

01464. Préparer le personnel ICvAAE à appréhender le milieu particulier d'un théâtre d'opération.

Qualification initiale

Instruction théorique

01465. Elle est assurée par la diffusion et l'explication d'un support type diaporama tenu à jour par la cellule instruction et dans lequel figurent :

- a. la présentation générale du théâtre d'opération ;
- b. l'organisation du théâtre et les responsabilités de chacun ;
- c. les modalités pratiques avant départ OPEX ;
- d. la révision des versions MEDEVAC des aéronefs présents sur le théâtre d'opération. Selon si l'ICvAAE part en primo-OPEX ou pas, une session pratique à l'avion pourra être envisagée ;
- e. les spécificités du rôle de l'ICvAAE en OPEX.

Instruction pratique

01466. L'instruction pratique est réalisée lors des passations de consignes à la prise de poste en OPEX (habituellement avec une durée minimale de 3 jours).

Contrôle

01467. Néant

Validité

01468. La compétence OPEX est valide tant que l'ICvAAE détient un MCO à jour. Le commandant d'unité peut décider de suspendre ou retirer la validité de cette compétence.

Maintien de compétence

01469. Néant.

Compétence ICvAAE « astreinte opérationnelle »

01470. L'ICvAAE doit être capable d'organiser la préparation, la conduite et le suivi des missions opérationnelles de l'unité en HNO.

Qualification initiale

Prérequis

01471. Avant de débiter la formation initiale de cette compétence, un minimum de 6 mois d'expérience en tant qu'ICvAAE est requis.

Instruction théorique et pratique

01472. Cette période de formation d'une durée de cinq jours a lieu au sein des opérations de l'EAS, et est encadrée par le chef des opérations et/ou ses adjoints.

01473. Elle est complétée par une astreinte sous supervision, pendant 3 jours avec un ICvAAE possédant déjà cette compétence.

Contrôle

01474. Néant.

Maintien de compétence

01475. Néant.

Compétence ICvAAE « régulation MEDEVAC EMO-Santé »

01476. L'ICvAAE doit être capable d'assurer, en HO et en HNO, la réception des demandes de MEDEVAC et d'organiser avec ses interlocuteurs le rapatriement des patients depuis un théâtre jusqu'à la métropole.

01477. Il assure cette fonction sous la responsabilité du médecin régulateur de l'EMO-Santé.

Qualification initiale

Prérequis

01478. Avant de débiter cette formation, le personnel doit avoir une expérience minimale d'un an en tant qu'ICvAAE breveté et avoir acquis la compétence « astreinte opérationnelle ».

Instruction théorique et pratique

01479. Cette période d'instruction dure dix jours et se tient dans les locaux de l'EMO-Santé. Elle est assurée en doublure avec deux ICvAAE différents détenant déjà cette compétence.

01480. Cette formation inclut un week-end en supervision.

Contrôle

01481. Néant.

Maintien de compétence

01482. Néant.

Annexe A

Cartographie des compétences socles et additionnelles

MAJ : 01/01/2025		Compétences		A400M		C130J		C130H		CN235		E3F		ALSR		TBM700	A330 AUG		FALCON	
		PIL	CR	MES	LGR/CR	PIL	CR/CR+	PIL/NAV	MEC/MES	PIL	CR	PIL	NAV	PIL	CR		PIL	ESC	PIL	ESC
AL		X		X		X		X		X		X								
	ROS	X				X		X							X					
	MOS	X				CR+		X												
	COL					X		A												
AD	Substandard	X				X		X							X					
	Pers SL	X		X		X		X		X		X								
	Pers FF	X		X		X		X		X		X								
	Pers HAPAD	X				X		X		X		X								
	ADGE	X		X		X		X		X		X								
	ADPE	X		A		A		A		A		A/X								
	VHA - SOTGH	A		A		A		A		A		A								
	VHA - LMTGH-OB							A		A										
	VHA - LMTGH-OH							A		A										
	DROP NVR	A				A		A												
NIGHT NVG	Airland	X				X														
	Substandard	X				X														
	LLF NVG phase 2	X				X														
	LLF NVG phase 3	X				X														
NIGHT NON NVG	Onload/ Offload	A				A														
	AD							X		X		X			A					
	LLF							X		X		X			X					
	Wingman	X				X		X		X		X			X					
FORM	EL	A				A		A		A		A								
	PL	A				A		A												
	MC	A				A														
	VLLF (sous 330 FTS)	X				X		X		X					X					
ENR	LLF Auto	A																		
	COMAO	X				CR+		X		X										
	MOUNTAIN FLIGHT BASIC	A				A		A		A										
	MOUNTAIN FLIGHT ADVANCED	A				CR+ & A		A		A										
AAR	AAR-T	A				A														
	AAR-T observer			A		A														
	ARO					A														
	AAR-R																			
OTHER	HAAR	A				A														
	REMAR / RETER			A						A										
	PR																A	A	A	A
	ETOPS																A	A		
	SINGLE PILOT																			
	3EFF	A				A		A								A				
	CBRN ENVIRONMENT	A		A		A		A		A										
	SURMAR	A		A		A		A		A					X					
	SAVAR	A		A		A		A		A										
	LASER DESIGNATION																			
	ESC Loadmaster														A			A		

Chapitre 1	A400M	233
	L'anglais technique	233
	Pilote – cycle de formation initiale	233
	Formation du copilote en AEL	233
	Formation du copilote ligne	233
	Formation du copilote opérationnel (CR)	233
	Formation à la qualification chef de bord	233
	Cycle de formation complémentaires des pilotes	234
	Formation au brevet mécanicien d'équipage	234
	Formation à la qualification MES opérationnel B5 LMR	234
	Formation à la qualification MES opérationnel B5 LCR	236
	Formation des ALM LMR	237
	Contrôle tactique	237
	Prorogation des licences	237
	VPC	237
	AL SUBSTANDARD AIRFIELD	238
	NVG SUBSTANDARD AIRFIELD – Terrain sommaire de nuit sous JVN	238
	3EFF – Three-Engine Ferry Flight	238
	FORM EL – « Element Leader »	238
Chapitre 2	C130H	239
	Cycle de formation complémentaire tactique pilote	239
	Cycle de formation complémentaire tactique NOSA	239
	Cycle de formation complémentaire tactique MEC	239
	Contrôle tactique	240
	VPC	240
	Low Visibility Operation (LVO)	240
Chapitre 3	CN235	242
	Formation à la qualification copilote à l'instruction / NOSA à l'instruction	242
	Formation à la qualification copilote ligne / NOSA ligne	242
	Formation à la qualification copilote opérationnel CR	242
	Formation à la qualification commandant de bord CR	242
	Formation complémentaire / AEL	242
	Formation complémentaire / copilote	242
	Formation complémentaire / Chef de Bord	243
	Formation complémentaire / Instructeur	243
	Formation complémentaire / CR	244
	Accession à la qualification tactique « CDB CR »	245
	Formation au brevet mécanicien d'équipage	245

Formation à la qualification MES opérationnel LM-LCR.....	245
MOS – Normes militaires	247
Formation HAPAD.....	247
Multi-qualifications / maintien des compétences	247
Contrôle tactique	247
VPC.....	247
Chapitre 4 A330 AUG	249
Formation à la qualification chef de bord	249
Formation à la qualification pilote instructeur	249
Formation complémentaire / Copilote C	249
Formation complémentaire / Copilote	249
Formation complémentaire / Chef de bord	250
Formation complémentaire / Commandant de bord	250
Formation complémentaire / Instructeur	250
Prorogation des licences.....	250
VPC	251
Chapitre 5 FALCON	252
Formation à la qualification chef de bord	252
Formation à la qualification pilote instructeur	252
Formation complémentaire / Copilote	252
Formation complémentaire / CDB.....	252
Formation complémentaire / Instructeur	253
Passerelle expérience.....	253
Compétence PR.....	253
Multi-qualifications	255
Prorogation des licences.....	255
VPC.....	256
Chapitre 6 TBM 700	257
Formation chef de bord	257
Formation commandant de bord.....	257
Formation complémentaire / Copilote	257
Formation complémentaire / Chef de bord et/ou CDB.....	257
Formation complémentaire / Instructeur	258
Single pilot.....	258
Prorogation des licences.....	259
Programme de la carte VSV	259
VPC.....	260
Révision des manœuvres de sécurité.....	260
FORM WINGMAN – Vol ailier.....	260
Chapitre 7 E-3F	262
Chapitre 8 DHC6	263

Formation complémentaire copilote.....	263
Formation complémentaire instructeur	263
Formation à la qualification NOSA à l'instruction en AEL (NPD DHC6).....	263
Formation à la qualification LMR	264
Formation à la qualification tactique CR (NPD CR) sur DHC6	266
Chapitre 9 ARCHANGE.....	268
Chapitre 10 ALSR.....	269
Formation à l'AEL.....	269
Formation copilote ligne	269
Formation commandant de bord	269
Formation complémentaire / AEL	269
Formation complémentaire / Copilote	270
Formation complémentaire / CR	270
Formation complémentaire / CDB.....	270
VPC	271
Contrôle tactique	271
Révision des manœuvres de sécurité.....	271

L'anglais technique

01483. Sur A400M le niveau requis pour l'entrée en stage QT est PLS 3333 ou TOEIC 785. [093](#)
01484. Sur A400M, le niveau requis pour les MES à l'entrée en stage QT est PLS 2222 ou TOEIC 550. [094](#)
01485. Pour les MTA aides-soutiers ALM A400M, le niveau requis pour l'entrée en stage de formation au type est le PLS 1111 ou TOEIC 225. [094](#)

Pilote – cycle de formation initiale

01486. Pour chaque compétence, un pilote doit avoir suivi la formation initiale avant de pouvoir la mettre en œuvre avec un instructeur.
01487. Dans le cadre de la formation initiale des pilotes (avant le B5 CR), elles doivent être réalisées en EIE de préférence. Lorsque cela est nécessaire, ces formations peuvent être dispensées en unité sur la base du syllabus publié par l'EIE A400M (sauf mention contraire spécifiée dans le livret). Des fiches de débriefing détaillant le contexte de réalisation de ces formations et leur résultat seront éditées pour chacune de ces formations.
01488. Dans le cadre de la formation ultérieure (cas particulier d'une nouvelle capacité), pour chaque capacité délivrée, l'EIE A400M édite un programme dit « delta training » qui est validé par le CIET. Ce programme remplace les primo-formations réalisées par le CEAM.

Formation du copilote en AEL

01489. Le stage complément QT est appelé stage WWO sur A400M. À l'issue, le stagiaire peut réaliser avec un instructeur des vols en basse altitude, en excluant toute mise en œuvre de procédures tactiques. [0103](#)

Formation du copilote ligne

01490. Au lieu de « 3 séances de simulateur + 1 simulateur mission long range pour les ATA/ATT » lire 20 h de simulateur avec un instructeur. [0119](#)

Formation du copilote opérationnel (CR)

01491. Le contrôle TPC conformément au livret de progression ITC / ATC. [0155](#)

Formation à la qualification chef de bord

01492. Les prérequis sont :

- a. Au simulateur :
- (1) 2 séances de tenue machine en place gauche, avec sensibilisation à la reprise de commande du copilote par le PICUS ;
 - (2) 2 séances de 4h ou 4 simulateurs de 2h avec des scénarios type mission opérationnelle avec insertion d'événements imprévus développant le sens de l'analyse et la prise de décision ;
 - (3) 1 HYT ou 1 YT ou 1 carte VSV en position de commandant de bord.

- b. En vol :
- (1) une formation au pilotage en place opposée ;
 - (2) dans la mesure du possible une mission sous TACOM différent de l'EATC. 0187

Cycle de formation complémentaires des pilotes

01493. Un pilote QTA sur A400M effectue la même formation qu'un pilote en formation initial. 0229

Formation au brevet mécanicien d'équipage

01494. Sur A400M, les compétences liées à la fonction ALM « Assistant Loadmaster » sous la supervision d'un TLM qualifié B5 LMR minimum, à savoir :

- a. assurer une aide à la mise en œuvre de la soute (vérification des versions, vérification des équipements de sécurité) ;
- b. assurer la fonction d'aide sécurité cabine pour le transport de passagers au-delà de 49 (application des consignes de sécurité, démonstration des équipements de sécurité, assurer la sécurité lors des atterrissages) ;
- c. assurer une aide pour certaines opérations de servicing et de handling ;
- d. assurer une aide pour les chargements. 0345

01495. Après affectation sur A400M, la formation théorique est complétée par :

- a. une formation « Type Rating A400M » ;
- b. une formation « Maintenance Course A400M » ;
- c. une formation « IOE » dispensée par l'EIE A400M. 0346

Sanction

01496. Le TLM ILT sur A400M sera autorisé à réaliser les tâches listées au 01494 de manière autonome et sous la responsabilité d'un TLM repère 5 (B) minimum après validation des cases vertes du livret de progression. 0358

Formation à la qualification MES opérationnel B5 LMR

01497. Ce chapitre détaille la formation d'un MES opérationnel B5 LMR sur A400M. 0359

Objectif

01498. L'obtention de cette qualification valide une période de formation théorique et pratique, où le TLM est capable d'effectuer en plus de sa fonction d'ALM, des missions logistiques de tout type (Logistic Mission Ready).

01499. Le but de cette formation de MES opérationnel (TLM LMR) est de pouvoir :

- a. assurer la préparation, dans son domaine d'activité, de la mission ;
- b. assurer la gestion de la sécurité à bord ;
- c. assurer la mise en œuvre de l'aéronef (Pre-flight, Post flight, Turn around...) ;
- d. assurer la gestion des chargements (simples et particuliers sans ou avec DG) ;

- e. assurer le handling and servicing (Refueling, defueling, etc...) ;
- f. être sensibilisé aux portes et rampe ouvertes ;
- g. assister le CDB dans la gestion de l'état technique de l'aéronef (navigabilité) ;
- h. en cas de panne, savoir utiliser la MOSEL ;
- i. assurer la gestion des personnels ALM.

Instruction théorique

01500. L'instruction théorique consiste en une formation CRM initiale effectuée entre 6 et 12 mois de présence effective en unité (i.e. après l'obtention de la QT).

Instruction pratique

01501. L'instruction pratique comprend :

- a. une formation sur LMWST et/ou CHTE, et/ou sur avion ;
- b. une formation délivrée en unité (In Line Training ou AEL), portant sur le programme du livret de progression.

Contrôle

01502. Pour être présenté à l'épreuve de contrôle à la qualification mécanicien d'équipage soute opérationnel TLM LMR un mécanicien d'équipage soute à l'instruction/TLM ILT doit :

- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus ;
- b. être titulaire d'une licence valide de mécanicien d'équipage soute à l'instruction D ;
- c. justifier d'une expérience et d'un nombre d'heures de vol sur l'avion jugés suffisants par le chef de spécialité et le commandant d'unité ;
- d. avoir réussi le stage RESCO ;
- e. détenir la compétence linguistique minimale définie 094 ;
- f. avoir débuté sa formation sur le type depuis plus de 12 mois et moins de 24 mois (QT comprise).

Épreuves

01503. Le contrôle mécanicien d'équipage soute opérationnel/TLM LMR se compose de :

- a. un test de connaissances au sol type QCM (75% bonnes réponses) ;
- b. un contrôle en ligne sur un vol de l'unité d'une durée minimale de deux jours effectué par un examinateur désigné par CIET/escadrille standardisation et comportant un chargement significatif.

Sanction

01504. Attribution de la qualification transport B5 « mécanicien d'équipage soute opérationnel, TLM LMR ».

Formation à la qualification MES opérationnel B5 LCR

01505. Ce chapitre détaille la formation d'un MES opérationnel B5 LMR sur A400M. 0360

Objectif

01506. Le mécanicien d'équipage soute opérationnel doit être capable :

- a. d'exercer ses fonctions sur des missions tactiques hors zone de menace aux postes de LM1 et LM2 ;
- b. d'apporter une expertise technique sur tous les systèmes liés au bon fonctionnement de la soute.

Prérequis d'entrée en stage

01507. Le commandant d'unité et le chef de spécialité s'assureront que le MES A400M dispose de suffisamment d'expérience avant l'obtention de sa qualification B5 LCR, et un minimum de 6 mois de mûrissement dans la qualification.

Instruction théorique et pratique

01508. L'instruction théorique et pratique comprend la réalisation du stage ITC délivré par Airbus et l'EIE A400M.

MISSIONS TACTIQUES	
PERSONNEL NON ÉQUIPE OA ITC	LMWST/CHTE/AC**
PERSONNEL ÉQUIPE OA ITC	LMWST/CHTE/AC**
PERSONNEL OR ITC	LMWST/CHTE/AC**
POSERS D'ASSAUT ITC	LMWST/CHTE/AC**
LARGAGE MAT GRAVITÉ ITC	LMWST/CHTE/AC**

** suivant disponibilité des moyens

Contrôle

01509. Pour postuler à la qualification « mécanicien d'équipage soute opérationnel TLM B5 LCR », un mécanicien d'équipage soute opérationnel doit :

- a. avoir suivi de manière complète (c'est-à-dire l'ensemble des compétence socles) et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus ;
- b. détenir une licence de B5 LMR « mécanicien d'équipage soute opérationnel » valide.

Épreuves

01510. Les épreuves sont celles associées au livret de formation ITC. Le candidat devra valider tous les items liés aux compétences socles du livret d'instruction tactique au poste de LM1.

Sanction

01511. Une compétence socle est considérée acquise lorsque le candidat obtient le nombre de notes consécutives ≥ 12 correspondant aux minimas définis dans les plans de formation/livret de formation tactique.
01512. Dès lors qu'une compétence socle est acquise, le mécanicien d'équipage soute opérationnel/TLM LMR peut la mettre en œuvre lors de missions tactiques d'entraînement hors zone de menace dans le but de s'aguerrir.
01513. Après validation de l'ensemble des compétences socles du livret de formation ITC, le chef de spécialité adresse un message officiel à l'EIE qui prononcera l'obtention de la qualification « mécanicien d'équipage soute opérationnel », qualification transport B repère de spécialité 5, TLM LCR.

Formation des ALM LMR

01514. Aux tâches prévues pour les aides soutiers, ajouter :
- a. assurer certaines opérations de servicing et de handling : validation des tâches de servicing sur MDS ;
 - b. aide lors des changements de versions : contrôle des SWLP et du GRS/ contrôle du treuil ;
 - c. aide à l'exécution du chargement (répartition, arrimage) : ouverture / fermeture cargo door - ramp - toes, utilisation GRS, CARGO WINCH, SWLP, LMCP, KNEELING, STRUTS, alignement des moyens de chargements, chargement. [0424](#)

Contrôle tactique

01515. Le contrôle tactique du copilote ou du chef de bord est un vol qui sera basé sur le programme du PF check du programme de formation CR.
01516. Le contrôle tactique de nuit est basé sur le programme du PF check de nuit.
01517. Les pilotes bi-qualifiés de type 2 sur A400M réalisent chaque année leur contrôle tactique sur chacun des avions.
01518. Sur A400M, le contrôle tactique pourra s'effectuer indifféremment sur simulateur ou sur avion. [0917](#)

Prorogation des licences

01519. En plus des récurrences communes :
- a. une séance d'entraînement de révision des procédures en PF/PM de 4H00 au FFS appelé « Yearly ». Cette séance doit être l'occasion de la réalisation d'une approche GNSS s'il est constaté que le pilote n'en a pas effectuée dans les 12 mois précédant la séance ;
 - b. La séance de RMS sera effectuée en conformité des programmes de séances dites « Half yearly ». Cette séance garantit l'entretien de la compétence d'approche ILS CAT II. [0808](#)
01520. Le contrôle pédagogique peut s'effectuer au simulateur. Par ailleurs, s'il est prévu en vol, il peut être effectué en même temps que le contrôle en ligne.

VPC

01521. Pour un instructeur, le VPC peut s'effectuer au simulateur. [0873](#)

01522. Le but du VPC est de vérifier par une mission dédiée, les compétences PF du pilote.
01523. Pour les pilotes en AEL ou LMR, un minimum de 4 tours de piste dans diverses configurations (standard, basse hauteur, sans HUD, etc.) seront réalisés.
01524. Pour les pilotes LCR ou CR, le programme du VPC sera tiré du programme du PF check, incluant des arrivées à vitesse ROS / MOS.
01525. Tout vol de type « PF check » valide le VPC. [0876](#)

AL SUBSTANDARD AIRFIELD

01526. Sur A400M, la compétence AL SUBSTANDARD AIRFIELD, est à dissocier de la compétence *NRW* (*Narrow Runway*). [01067](#)
- a. La formation *NRW* théorique et pratique est détaillée dans le livret de formation delta training publiée par l'EIE A400M.
 - b. Il n'y a pas de récurrence particulière pour la compétence *NRW*.
 - c. Pratiquer une piste étroite ne permet pas de valider la récurrence de la compétence AL SUBSTANDARD AIRFIELD.
01527. Sur A400M, la formation pratique doit comprendre a minima un atterrissage, un décollage et un demi-tour en place PF sur un terrain dont le revêtement est naturel. [01069](#)

NVG SUBSTANDARD AIRFIELD – Terrain sommaire de nuit sous JVN

01528. En plus de la formation théorique commune à l'ensemble des flottes, des difficultés spécifiques à l'A400M doivent avoir été abordées :
- a. la difficulté à identifier et respecter les limites de la piste lors des demi-tours en particulier en cas de nuit 4 ou 5 ;
 - b. le risque d'embourbement en cas d'opérations à masses élevées, sur piste à CBR faible ou sur piste de largeur minimale et les techniques de demi-tour associées ;
 - c. l'impact des soulèvements de poussière. [01140](#)
01529. Sur A400M, la formation pratique doit comprendre a minima un atterrissage, un décollage et un demi-tour en place PF sur un terrain dont le revêtement est naturel. [01141](#)

3EFF – Three-Engine Ferry Flight

01530. Seul le PIC a besoin de la compétence 3EFF. Tout copilote ayant réalisé son WWO est en mesure de réaliser un 3EFF en tant que PM. [01357](#)
01531. Sur A400M, la formation se compose :
- a. pour le copilote, uniquement d'une instruction théorique dispensée pendant la phase de WWO;
 - b. pour le chef de bord, d'une instruction pratique délivrée au FFS pendant la phase d'entraînement à la qualification « Chef de Bord ». [01360](#)

FORM EL – « Element Leader »

01532. Sur A400M, cette prorogation peut s'effectuer au simulateur. [01442](#)

Cycle de formation complémentaire tactique pilote

01533. Le programme de formation pour l'accèsion des pilotes à la qualification tactique CR par un cycle complémentaire est étudié par le chef de spécialité et approuvé par le CIET/Escadrille Standardisation.

01534. Il devra contenir a minima :

- a. un largage personnel réel ;
- b. un largage matériel réel (gravité ou extraction) ;
- c. une BAJ avec SITAC de niveau 1 ou 2 en PF ;
- d. une BAJ avec SITAC de niveau 1 ou 2 en PM ;
- e. une TM tactique de jour (décollage type zone de menace et arrivée ATOP) ;
- f. une TM tactique de nuit (6 balises ou marquage BOX). [0246](#)

Cycle de formation complémentaire tactique NOSA

01535. Le programme de formation pour l'accèsion des NOSA à la qualification tactique CR par un cycle complémentaire est défini par le CIET/ Escadrille Standardisation.

Il devra contenir a minima :

- a. un largage personnel réel ;
- b. un largage matériel réel (gravité ou extraction) ;
- c. une BAJ avec SITAC de niveau 1 ou 2, avec utilisation du système d'autoprotection ;
- d. une BAN avec SITAC de niveau 1 ou 2 ;
- e. une TM tactique de nuit avec marquage tactique. [0246](#)

Cycle de formation complémentaire tactique MEC

01536. Le programme de formation pour l'accèsion des MEC à la qualification tactique CR par un cycle complémentaire est étudié par le CIET/ Escadrille Standardisation.

Il devra contenir a minima :

- a. un largage personnel réel SL et FF ;
- b. un largage matériel réel gravité ;
- c. une BAJ ;
- d. une BAN ;
- e. un poser d'assaut avec débarquement et embarquement réel de véhicules ;
- f. une séance de posers avec marquage tactique. [0290](#)

Contrôle tactique

01537. Le simulateur C130H ne permettant pas d'effectuer les contrôles tactiques dans de bonnes conditions, tous les contrôles tactiques devront être effectués en vol. [0918](#)

VPC

01538. Programme VPC sur C130H :

a. Partie commune :

- (1) tour de piste 1000 ft ;
- (2) tour de piste 300 ft – atterrissage court ;
- (3) tour de piste N-1 simulé ou réel – R/G N-1 ;
- (4) tour de piste N-1 simulé ou réel – atterrissage N-1 ;

b. Exercices complémentaires :

- (1) qualification inférieure à B5 :
 - i. tour de piste 500 ft ;
 - ii. D/L avec obstacle ;
 - iii. tour de piste volets 0 – R/G ou atterrissage ;
- (2) qualification supérieure ou égale à B5 :
 - i. D/L zone de menace ;
 - ii. deux approches tactiques au choix – atterrissage max effort. [0876](#)

Low Visibility Operation (LVO)

Qualification initiale :

01539. Prérequis : détenir une licence C LMR valide sur C130H AMP et avoir suivi de manière satisfaisante le « conversion course » C130H AMP délivré par CAE USA Tampa.

01540. La formation initiale au LVTO (décollage avec une RVR entre 125 et 400 mètres) et au LVP (approche CAT II) est réalisée par CAE USA Tampa selon leur programme de formation. Cette formation est conforme aux Easy Access Rules for Air Operations Revision 21 September 2023, annexe V du Part-SPA, SUBPART E : « Low-visibility operations (LVOs) and operations with operational credits ». Elle comporte notamment :

a. une partie théorique ;

b. une partie pratique au simulateur avec au minimum :

- (1) un décollage avec une RVR inférieure à 150 mètres sans panne ;
- (2) un décollage avec une RVR inférieure à 150 mètres avec une panne entre V1 et V2 ;
- (3) un stop-arrêt avec une RVR inférieure à 150 mètres à une vitesse proche de V1 ;
- (4) 6 approches en procédure CAT II dont, au minimum :

- i. une sans panne ;
- ii. une avec panne moteur (puissance réduite ou moteur arrêté) ;
- iii. une avec panne d'équipement critique (électrique, navigation...) ;
- iv. une avec panne de pilote-automatique ou de directeur de vol ;
- v. une avec panne d'un système entraînant une déviation excessive en latéral ou en vertical ;
- vi. une remise de gaz initiée à une hauteur inférieure à 500 ft.

Maintien de compétence :

01541. Pour conserver la qualification LVO, un pilote doit effectuer chaque année calendaire :

- a. au simulateur, un minimum de 2 approches dont une qui doit être effectuée avec une RVR la plus faible possible (300 mètres) et un décollage LVTO avec une RVR inférieure à 150 mètres ; une de ces 2 approches pourra être effectuée dans l'avion en utilisant les procédures CAT II ;
- b. au simulateur :
 - (1) une remise de gaz suite à une approche CAT II, initiée à une hauteur inférieure à 500 ft ;
 - (2) un décollage avec une RVR inférieure à 150 mètres avec une panne entre V1 et V2 ;
 - (3) un stop-arrêt avec une RVR inférieure à 150 mètres à une vitesse proche de V1.

Réentraînement :

01542. Un pilote n'ayant pas effectué d'approche CAT II dans les 12 derniers mois devra être requalifié en suivant un module « sol et simulateur » adapté incluant un minimum de 3 approches CAT II avec un minimum 1 remise de gaz.

01543. Ce réentraînement sera délivré par CAE USA Tampa.

Prorogation :

01544. La qualification LVO est prorogée chaque année si le maintien de compétence est effectué.

Renouvellement :

01545. La qualification LVO est renouvelée après avoir suivi de manière satisfaisante le programme de réentraînement à CAE USA Tampa.

Formation à la qualification copilote à l'instruction / NOSA à l'instruction

01546. Le complément QT est sanctionné par un contrôle effectué par un examinateur de l'EIE et valide le premier VPC du copilote à l'instruction. [0105](#)

Formation à la qualification copilote ligne / NOSA ligne

01547. Cas particulier du CN235 : lors de sa formation sur les deux variantes, le copilote en AEL réalisera au minimum 30h aux commandes sur chaque version. [0119](#)

Formation à la qualification copilote opérationnel CR

01548. La participation au stage « ETAP-C single ship » permet de valider une partie des vols du stage ITC. [0153](#)

01549. Le stage ITC peut se faire indifféremment sur l'une ou l'autre variante (-200 ou -300), mais les vols sur la durée d'un module (TM, TMN) doivent se faire impérativement sur la même variante. [0155](#)

Formation à la qualification commandant de bord CR

01550. Les 2 vols en COMAO de prérequis peuvent inclure le test. [b](#)

01551. Le stage ATC peut se faire indifféremment sur l'une ou l'autre variante (-200 ou -300). [b](#)

Formation complémentaire / AEL

01552. La progression sur CN235 est adaptée à l'expérience du pilote candidat au changement d'avion. On distingue les deux cas ci-dessous :

- a. pilote sur ATT / ATA : suivi d'un cursus QTA en EIE ;
- b. pilote sur avion logistique : suivi d'un cursus QT en EIE.

Programme de formation en EIE :

01553. Conforme au livret de progression EIE.

Épreuves

01554. Conforme au livret de progression EIE.

Sanction

01555. La réussite à la formation en EIE confère au pilote en cycle de formation complémentaire la qualification « D » sur CN235. [0229](#)

Formation complémentaire / copilote

01556. Pour les pilotes venant d'ATA : une expérience en vol jugée suffisante par le chef de spécialité et le commandant d'unité avec un minimum de 20h par variante.

01557. Pour les pilotes venant d'avion logistique : une expérience en vol jugée suffisante par le chef de spécialité et le commandant d'unité avec un minimum de 25h par variante.

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



01558. Si le pilote ne présente pas les prérequis sur l'une des variantes lors de l'accession à la qualification, il se verra délivrer une licence B restreinte. La restriction est levée lorsque les prérequis sont respectés.

Programme de formation en unité :

01559. Le programme de formation en unité est réalisé sous la responsabilité du chef de spécialité, et doit comprendre au minimum :
- a. une TM de jour ;
 - b. une TM de nuit ;
 - c. une séance de simulateur type RMS ;
 - d. la réalisation de 6 percées FMS avec un instructeur (RNP ou OVERLAY) ;
 - e. La participation à une séance de largage réel avec un instructeur (en tant que copilote).
0233

Formation complémentaire / Chef de Bord

01560. Pour un pilote candidat à la récupération de sa qualification chef de Bord 'B6', ce programme de formation doit être complété par :
- a. une séance de simulateur place droite ;
 - b. une TM place droite ;
 - c. une TM lâché place droite avec un testeur de l'unité ;
 - d. La participation à une séance de largage réel supervisée par un instructeur (en tant PICUS) ;
 - e. la réalisation d'un minimum de deux missions logistiques avec instructeur (en tant que PICUS). 0237

Formation complémentaire / Instructeur

01561. Pour les pilotes venant d'ATA : une expérience en vol en tant que PIC jugée suffisante par le chef de spécialité et le commandant d'unité avec un minimum de 30h par variante.
01562. Pour les pilotes venant d'avion logistique : une expérience en vol en tant que PIC jugée suffisante par le chef de spécialité et le commandant d'unité avec un minimum de 35h par variante.
01563. Si le pilote ne présente pas les prérequis sur l'une des variantes lors de l'accession à la qualification, il se verra délivrer une licence A restreinte. La restriction est levée lorsque les prérequis sont respectés.

Programme de formation en unité :

01564. Le programme de formation en unité est réalisé sous la responsabilité du chef de spécialité, et doit comprendre au minimum : une TM place droite.

Programme de formation en EIE :

01565. Le programme ci-dessous fait référence aux séances du programme de formation TRI de l'EIE :
- a. PECOS : séance de prise en compte de l'outil de simulation ;
 - b. SIM 1 : séance de pupitrage sur une séance de type QT en « live play » ;

TITRE A

TITRE B

TITRE C

CURSUS



- c. SIM 3 : familiarisation avec l'instruction de l'UPRT au simulateur ;
- d. SIM 4 : familiarisation aux techniques d'instruction et pilotage depuis la place droite ;
- e. BAJ : vol en basse altitude de jour avec SITAC. Pour les pilotes logistiques uniquement.

0243

Formation complémentaire / CR

01566. L'accession à la qualification 'CR' sur CN235 est adaptée à l'expérience du pilote candidat au changement d'avion. On distingue les deux cas ci-dessous :

- a. les pilotes avec expérience tactique : ils sont concernés par le programme de formation ci-dessous ;
- b. les pilotes sans expérience tactique : ils doivent suivre un cursus ITC & ATC complet.

Prérequis

01567. La formation tactique en unité peut être débutée à partir du moment où le pilote est détenteur d'une qualification 'C-LMR', et ceci indépendamment de sa progression logistique.

Programme de formation en unité

01568. Le programme de formation en unité est réalisé sous la responsabilité du chef de spécialité, et doit comprendre au minimum :

- a. des cours axés sur l'utilisation du système et sur les procédures de largage de l'avion ;
- b. deux TM avec arrivées tactiques de jour ;
- c. deux TM de nuit avec approches tactiques en balisage non conforme ;
- d. une navigation BAJ sur -200 avec largage de personnels ;
- e. une navigation BAJ sur -300 avec largage de matériel et avec un exercice de grande pente.

Épreuves

01569. L'épreuve est un contrôle tactique effectué par un examinateur habilité en unité ou en centre de formation comprenant les épreuves suivantes :

- a. contrôle tactique en navigation basse altitude ;
- b. contrôle tactique de nuit avec approches tactiques en balisage non conforme.

Sanction

01570. La réussite à l'épreuve confère au pilote en cycle de formation complémentaire la qualification « CR » sur CN235.

Accession à la qualification tactique « CDB CR »

01571. L'accession à la qualification tactique 'CR' fait l'objet d'un entretien entre le pilote concerné et son chef de spécialité. À l'issue de cet entretien, un programme de réentraînement est proposé par le chef de spécialité, et validé par le CIET par messagerie officielle NEMO. [0246](#)

Formation au brevet mécanicien d'équipage

Instruction théorique

01572. Après affectation sur CN235, la formation théorique est complétée par :

- a. une formation technique soute au sein de la DIS (CN235-200/300) ;
- b. un stage QT utilisation soute en EIE (CN235-200/300). [0346](#)

Instruction pratique

01573. Sur CN235, l'ensemble sera effectué avec un minimum de 10 missions (hors vols QT EIE), dont un minimum de 6 dédiées à des missions pax.

01574. Sur CN235, un vol de sécurité sur chaque variante sera effectué en EIE en fin de stage QT, validant l'emploi des équipements respiratoires et l'ouverture des portes parachutistes (note minimale : 12/20 pour chaque vol). [0348](#)

Formation à la qualification MES opérationnel LM-LCR

01575. Ce chapitre détaille la formation d'un MES opérationnel B5 LCR sur CN235. [0360](#)

Objectif

01576. Le mécanicien d'équipage soute opérationnel doit être capable :

- a. d'assurer les fonctions de chef de soute pour toutes les missions logistiques de l'unité ;
- b. d'assurer les fonctions de chef de soute pour toutes les missions tactiques de l'unité sans niveau de menaces ;
- c. de larguer une chaîne de survie pour les missions de type REMAR-RETER ;
- d. d'être un « conseiller chargement » du CDB dans la préparation des missions ;
- e. d'assurer la mise en œuvre de l'appareil et la tenue de la documentation technique (FIA, LME) ;
- f. d'assurer la gestion globale du chargement de l'avion ;
- g. d'effectuer les devis de masse et centrage ;
- h. de vérifier la conformité du fret avant l'embarquement ;
- i. d'assurer la sécurité et le confort en soute ;
- j. d'assister le chef de bord / commandant de bord notamment en matière de surveillance de l'environnement aéronautique ;
- k. d'établir un diagnostic en vue d'un dépannage.

Instruction théorique

01577. L'instruction théorique consiste en la participation au stage CRM initial effectué au CIET 340, entre 6 et 12 mois de présence effective en unité (i.e. après l'obtention de la QT).

Instruction pratique

01578. L'instruction pratique comprend :

- a. une formation délivrée en unité dont le programme est défini dans le manuel de formation ;
- b. un stage au CASV 51.566 (détails du programme en annexe du manuel de formation) afin d'acquérir les compétences REMAR-RETER ;
- c. deux séances de simulateur effectuées en tant qu'observateur sur un programme RMS au profit des pilotes, encadrées par un MES qualifié instructeur de l'EIE CASA, répondant au programme défini dans le livret AEL. La première séance aura lieu après la réussite au vol de contrôle d'aptitude au brevet, la seconde séance aura lieu en fin de formation AEL.

Contrôle

01579. Pour être présenté à l'épreuve de contrôle de la qualification mécanicien d'équipage soute opérationnel, un MES doit :

- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme de formation défini ci-dessus ;
- b. être titulaire d'une licence valide de mécanicien d'équipage soute à l'instruction D sur CN235-200 et CN235-300 ;
- c. avoir réussi le stage RESCO ;
- d. détenir la compétence linguistique minimale définie 094 ;
- e. avoir suivi une sensibilisation à l'utilisation du DAE à bord des aéronefs (briefing unité, médecin PN ou moniteur de secourisme) ;
- f. totaliser une expérience en vol jugée suffisante par son chef de spécialité et son commandant d'unité. Un minimum de 30h sur chaque variante devra être effectué.

Épreuves

01580. Le contrôle mécanicien d'équipage soute opérationnel LCR se compose de :

- a. un test de connaissances au sol type QCM (75% minimum de bonnes réponses) commun aux deux variantes ;
- b. un contrôle en ligne effectué sur une des deux variantes, sur un vol de l'unité d'une durée minimale de deux jours (avec découché), effectué par un examinateur désigné par le CIET et comportant un chargement significatif (palette, roulant ou vrac conséquent).

Sanction

01581. Attribution de la qualification transport B5 « mécanicien d'équipage soute opérationnel LM-LCR ».

01582. La licence fera apparaître les deux variantes -200 / -300.

MOS – Normes militaires

01583. L'accession à la compétence MOS sera validée après avoir suivi de manière complète et satisfaisante le stage de formation au standard de normes militaires (mais pas plus tôt que l'accession à la qualification CR). [01058](#)

Formation HAPAD

01584. Dans le cas particulier du CN235, 2 vols seront réalisés. Sur CN235-200, l'HAPAD s'effectue en utilisant le DAGR. [01095](#)

Multi-qualifications / maintien des compétences

01585. Sur CN235, suite à une interruption supérieure à 45 jours sur une variante, un pilote peut exercer les fonctions de PIC au cours du vol de reprise sur cette variante si son copilote est lui-même à jour sur la variante, sauf dans le cas de l'instruction (progression en AEL, progression CR). Un test est une situation d'instruction dans ce cas précis.
01586. Quelle que soit la qualification, si la période entre 2 vols sur CN235-300 en PF ou PM dépasse 45 jours, un briefing spécifique sur les particularités du CN235-300 (différences entre CN235-300 et CN235-200) sera réalisé par le commandant de bord, préalablement à la réalisation de la mission.
01587. Une séance de simulateur revalide la récurrence des 45 jours dans le cas de la variante -200.
01588. Les pilotes de CN235 pourront réaliser leur VPC indifféremment sur l'une ou l'autre variante. Les pilotes qualifiés sur CN235-300 devront réaliser une GNSS et une seconde approche au choix entre percée OVERLAY ou percée VFR programmée au FMS pour valider leur licence sur -300 [0978](#)

Contrôle tactique

01589. Le simulateur CN235 ne permettant pas d'effectuer les contrôles tactiques dans de bonnes conditions, tous les contrôles tactiques en navigation devront être effectués en vol. [0933](#)
01590. Sur CN235, le contrôle tactique peut être réalisé indifféremment sur la variante -200 ou -300. [0933](#)

VPC

Programme VPC sur CASA

01591. Partie commune :
- a. un tour de piste standard ;
 - b. un tour de piste N-1 ;
 - c. une remise de gaz N-1 ;
 - d. un atterrissage N-1 ;
 - e. un GNSS* ;
 - f. un OVERLAY* ou une APPROCHE VFR au FMS.

01592. Exercices complémentaires :

- a. qualification inférieure à B5 :
 - (1) tour de piste basse hauteur 500 ft ;
 - (2) tour de piste panne volets.
- b. qualification supérieure ou égale à B5 :
 - (1) D/L zone de menace/obstacle ;
 - (2) 2 approches tactiques au choix.

* Pour les pilotes qualifiés CN235-300 [0876](#)

Formation à la qualification chef de bord

01593. Pendant la formation « chef de bord », la carte VSV ne sera pas effectuée en tant que commandant de bord. [0181](#)
01594. Ce simulateur est réalisé pour l'obtention de la qualification B8 commandant de bord. [0190](#)
01595. La mission peut être effectuée en France métropolitaine sans découché avion vide (convoyage). [0191](#)
01596. Le spectre des missions réalisables par le chef de bord sera délimité comme suit :
- a. objectifs de la mission :
 - (1) convoyage avion vide ;
 - (2) ou fonctionnement escadron hors convoyage.
 - b. Restrictions :
 - (1) France métropolitaine uniquement ;
 - (2) vol de jour uniquement ;
 - (3) vent travers 25 kts maximum ;
 - (4) pas de LVP ;
 - (5) copilote opérationnel minimum [0194](#).

Formation à la qualification pilote instructeur

01597. La formation pupitreur fait partie du stage. [0215](#)

Formation complémentaire / Copilote C

01598. Pour les pilotes, la qualification C en sortie de QT-A est restreinte aux vols avec un instructeur, jusqu'au test fin d'AEL de récupération de la qualification B. [0229](#)

Formation complémentaire / Copilote

Avec expérience B6 sur avion multimoteurs

01599. Le stagiaire recevra une présentation des spécificités de l'ET 60, de ses missions et de leur préparation. Il suivra ensuite les phases suivantes :
- a. une phase I qui comprend : 2 TEC, 1 TM et 3 missions long range (8 étapes PF / 4 PM minimum) + 1 séance de simulateur parmi les 2 séances récurrentes annuelles (E1, E2). Cette phase est sanctionnée par un contrôle sur mission TEC ;
 - b. une phase II qui comprend : 3 missions dont 1 VOPR si possible en fonction de l'activité. Cette phase est sanctionnée par un contrôle ligne fin d'AEL. [0233](#)

Avec expérience B8 sur avion monomoteur uniquement

01600. Le stagiaire recevra une présentation des spécificités de l'ET 60, de ses missions et de leur préparation. Il suivra ensuite les phases suivantes :
- a. une phase I qui comprend : 4 TEC, 3 TM et 7 missions dont 4 long range + l'ensemble des 4 séances de simulateur récurrentes annuelles. Cette phase est sanctionnée par un contrôle sur mission TEC ;
 - b. une phase II qui comprend : 4 missions dont 1 VOPR si possible en fonction de l'activité. Cette phase est sanctionnée par un contrôle ligne fin d'AEL.

Avec expérience B5 ou B6 sur A330

01601. Le stagiaire recevra une présentation des spécificités de l'ET 60, de ses missions et de leur préparation. Il effectuera ensuite 1 TEC, 1 TM et 1 mission long range. Un contrôle ligne fin d'AEL clôturera la formation.

Avec expérience B5 ou B6 à l'ET 60

01602. Le stagiaire recevra une présentation des spécificités de l'ET 60, de ses missions et de leur préparation. Il suivra ensuite les phases suivantes :
- a. une phase I qui comprend : 3 TEC, 2 TM et 5 missions long range (12 étapes PF / 6 PM minimum) + 1 séance de simulateur parmi les 2 séances récurrentes annuelles. Cette phase est sanctionnée par un contrôle sur mission TEC ;
 - b. une phase II qui comprend : 4 missions dont 1 VOPR si possible en fonction de l'activité. Cette phase est sanctionnée par un contrôle ligne fin d'AEL.

Autres cas

01603. Les particularités de la mission de l'A330 AUG et de son emploi au sein de l'ET 60 imposent des contraintes importantes qui sont propres à ce vecteur. Par conséquent, les cursus autres que les cas cités précédemment ne sont pas envisagés. [0233](#)

Formation complémentaire / Chef de bord

01604. Les copilotes qualifiés B5 sur leur ancienne machine suivront le cursus standard décrit au titre A. Pour les autres, les différences de formation sont décrites dans le livret de formation pour les formations complémentaires [0237](#)

Formation complémentaire / Commandant de bord

01605. Les copilotes qualifiés B5 sur leur ancienne machine suivront le cursus standard décrit au titre A. Pour les autres, les différences de formation sont décrites dans le livret de formation pour les formations complémentaires [0239](#)

Formation complémentaire / Instructeur

01606. 300 heures de vol sur la famille A330 AUG. [0243](#)

Prorogation des licences

01607. L'entraînement récurrent comprend les quatre simulateurs détaillés ci-après. Ces séances seront notamment axées sur les compétences liées à la maniabilité, au pilotage sans automatisme, au vol à vue et à la maîtrise des procédures particulières.

Moyen	Séance	Contenu	Durée
FFS	C1	Contrôle carte et QT : vol fictif et révision de procédures	04H00
	E1	Entraînement : révision des procédures	04H00
	LOE	Entraînement : vol fictif et révision de procédures	04H00
	E2	Entraînement : révision des procédures	04H00
	Total simulateur :		16H00

Nota 1 : les séances sont effectuées en équipage.

Nota 2 : les pilotes abonnés n'effectuent pas la séance LOE.

Nota 3 : les parties GNSS, LVO et zone de menace doivent être traitées pendant ces séances.

[0808](#)

VPC

01608. Partie commune :

- a. ILS RAW DATA sans AP/FD/ATHR ;
- b. NPA en Full sélectionné.

01609. Exercices complémentaires (1 au minimum) :

- a. TDP standard sans ATHR ;
- b. TDP basse hauteur ;
- c. TDP avec rattrapage de plan ;
- d. Circling ;
- e. Autoland ;
- f. Approche à vue. [0876](#)

Formation à la qualification chef de bord

01610. Les séances de type AMV peuvent aussi être réalisées en vol. [0181](#)
01611. Le simulateur est réalisé pour l'obtention de la qualification B8 commandant de bord. [0190](#)
01612. La mission peut être effectuée en France métropolitaine sans découché. [0191](#)
01613. Le spectre des missions réalisables par le chef de bord sera délimité comme suit :
- a. Objectifs de la mission :
 - (1) transport de personnel Minarm hors VIP ;
 - (2) ou fonctionnement escadron hors convoyage après maintenance.
 - b. Restrictions :
 - (1) France métropolitaine uniquement ;
 - (2) vol de jour uniquement ;
 - (3) vent travers 25 kts maximum ;
 - (4) pas de LVP ;
 - (5) piste de 45m de large ;
 - (6) copilote repère C mini. [0194](#)

Formation à la qualification pilote instructeur

01614. La formation pupitreur fait partie du stage. [0215](#)

Formation complémentaire / Copilote

01615. Sur F900, F7X, F900EX :
- a. sans expérience sur multimoteurs à turboréacteurs : 50 heures de vol sur l'avion ;
 - b. avec expérience sur multimoteurs à turboréacteurs : 25 heures de vol sur l'avion dont 8 étapes.
01616. Le détail du contenu des formations en fonction de l'expérience est précisé dans le livret de formation copilote à l'instruction Falcon. [0233](#)

Formation complémentaire / CDB

01617. Sur F900, F7X, F2000LX avec expérience Falcon à l'ET 60 la qualification CDB est retrouvée à l'issue du contrôle fin d'AEL réalisé comme un contrôle ligne en tant que CDB.
01618. Sur F900, F7X, F2000LX pour les pilotes en provenance d'une autre unité, la qualification CDB est retrouvée à l'issue du programme de formation décrit dans le livret de formation commandant de bord Falcon. [0237](#)

Formation complémentaire / Instructeur

01619. Sur F900, F7X, F2000LX : 150 heures de vol sur la famille Falcon dont 50 heures de vol sur type et 30 étapes sur type ; [0243](#)

Passerelle expérience

01620. L'accession à la qualification PNC opérationnel peut être effectuée indifféremment sur A330 ou sur Falcon. [0533](#)

Compétence PR

[01287](#)

Objectif

01621. Le CDB PR doit être apte à superviser la préparation, briefer et effectuer une mission au profit du Président de la République en tant que commandant de bord.

01622. Cette formation valide à la fois des aptitudes techniques spécifiques à ce type de mission et des critères de comportement général.

Prérequis

01623. Sont autorisés à suivre cette formation, les pilotes ayant :

- a. une ancienneté minimale de trois ans à l'ET 60 ;
- b. à la suite du contrôle de fin d'AEL, une expérience minimale de 100 heures de vol sur le type considéré ;
- c. effectué au moins 50 étapes en tant que commandant de bord à l'ET 60.

01624. Sur proposition du chef pilote et du chef des opérations, la décision de présentation d'un CDB à cette formation relève directement du commandant d'unité.

Instruction théorique

01625. La formation théorique doit répondre à trois exigences : savoir, savoir-faire et savoir-être. Elle prend donc la forme de trois briefings, suivi d'un vol d'information.

Savoir-être

01626. Dispensé par le commandant d'unité, ce briefing a pour objet :

- a. la sensibilisation sur le comportement à adopter (retenue nécessaire, importance du compte-rendu, tenue d'un discours justifié et mesuré) ;
- b. une présentation des intervenants courants ;
- c. la conduite à tenir en cas d'événements particuliers.

Savoir

01627. Dispensé par le chef de la section « Vol officiel - Préavis », ce briefing a pour but la présentation :

- a. du canevas de briefing mission, y compris dans le cas d'un dispositif ;
- b. des spécificités en matière d'hébergement, de prestations hôtelières, de garde avion, de déminage, d'utilisation des pavillons d'honneur ;

- c. de la chronologie type d'un vol officiel ;
- d. du plan cabine (place du transmetteur, de l'aide de camp, de l'autorité).

Savoir-faire

01628. Dispensé par le chef de section « Vol officiel - Préavis », ce briefing a pour objet le rappel sur :

- a. les techniques pour respecter précisément les horaires (gain ou perte de temps) ;
- b. les vérifications en cabine ;
- c. la gestion du « spare » (activation, annulation) ;
- d. la possible gestion d'une « suite » (dépassement, communication inter-avion) ;
- e. la gestion d'un bord à bord.

Instruction pratique

01629. Afin de vivre in situ les recommandations formulées lors des briefings, le futur CDB PR effectue un vol d'information à bord d'un vecteur sur lequel le PR est présent. Ce vol est l'occasion de présenter le futur CDB PR à l'un des aides de camp.

01630. Pour une accession à la compétence CDB PR sur Falcon 2000LX ou sur Falcon 900, compte tenu de l'emploi des avions pour les voyages officiels, ce vol d'information est réalisé sur A330 en tant que complément d'équipage.

01631. Pour une accession à la compétence CDB PR sur Falcon 7X, ce vol est effectué en tant que copilote.

Contrôle

Épreuves

01632. Le contrôle en vol s'effectue lors d'une mission opérationnelle avec passagers. Il s'apparente à un contrôle sur ligne.

01633. Le futur CDB PR effectue ce vol en restituant les recommandations et les techniques décrites lors des briefings. L'examineur s'efforce de transposer les éléments de la mission à ceux d'un voyage officiel. Son attention doit porter essentiellement sur :

- a. le comportement général ;
- b. les vérifications cabines ;
- c. l'utilisation des moyens de communication ;
- d. le respect des horaires ;
- e. prise en compte du confort des passagers ;
- f. la gestion d'un spare fictif.

01634. L'examineur, désigné par le chef de spécialité, est lui-même CDB PR.

Prérequis

01635. Le vol de contrôle est réalisé à l'issue de la formation théorique.

Sanction

01636. Après la réussite de ce contrôle sur ligne, la compétence « CDB PR » est reportée sur la licence correspondante de l'intéressé.

Validité

01637. Le compétence CDB PR est valide tant que le pilote détient une licence valide sur le type considéré. Néanmoins, le commandant de l'ET 60 peut, sur sa décision, suspendre ou retirer ce label.

Extension

01638. Lorsqu'un CDB PR obtient une licence B8 sur un nouveau type d'appareil, il peut exercer ces privilèges à condition de :

- a. détenir, à la suite du contrôle de fin d'AEL, une expérience minimale de 100 heures de vol sur le nouveau type ;
- b. satisfaire à un contrôle en vol comme décrit supra.

Multi-qualifications

01639. Pour les B8 Falcon 900, 2000 et 7X, cette disposition n'est pas applicable dans le cadre des missions VIP uniquement. [0973](#)

Cas particulier des ESC/ASC sur les différents Falcon (900, 2000 et 7X) :

01640. La multi-qualifications Falcon900/2000/7X sera considérée de type 1 pour les ESC/ASC (uniformité des procédures et du matériel de sécurité). Ainsi, à l'issue de la réussite à un contrôle qualifiant sur un type de Falcon, le ESC/ASC validera la compétence obtenue sur l'ensemble des variantes (compétence PR, instructeur et examinateur). Il n'aura donc qu'une seule licence. [0975](#)

Prorogation des licences

01641. L'entraînement récurrent sur Falcon comprend, par pilote et par qualification de type, un module sur trois jours et, espacé de 6 mois, un simulateur RMS.

01642. Le module de trois jours, dit "module 1", s'articule comme suit :

- a. jour 1 : journée de cours au sol dispensés par un instructeur de Flight Safety (révision des ATAs complets sur un cycle de 3 ans) ;
- b. jour 2 : séance de simulateur C1 avec un examinateur militaire. Cette séance permet la prorogation de la carte VSV et de la QT/IR le cas échéant ;
- c. jour 3 : séance de simulateur E1 avec un instructeur militaire. Cette séance permet une révision des manœuvres de sécurité, un approfondissement des compétences à travailler suite à la séance C1, un rafraîchissement LVO.

01643. Pour le Falcon 900, compte tenu de la grande différence d'avionique entre le simulateur et l'avion, les séances E1 et C1 sont inversées pour permettre au pilote de se réadapter au simulateur avant son test carte VSV.

01644. Le simulateur RMS espacé de 6 mois est effectué avec un instructeur de Flight Safety. Ce simulateur permet une révision des manœuvres de sécurité, un rafraîchissement LVO et un rafraîchissement UPRT. [0808](#)

VPC

01645. Partie commune :

- a. approche à vue N⁴² ou N-1⁴³ moteurs ;
- b. TDP standard 1500 ft AGL ;
- c. TDP 500 ft AGL.

01646. Exercices complémentaires (minimum 2 exercices) :

- a. TDP N-1 avec R/G N-1 suivi TDP N-1 avec ATR N-1⁴³ ;
- b. TDP N-2 avec R/G suivi TDP N-2 avec ATR N-2⁴⁴ ;
- c. incapacité du pilote place opposée après V1 ;
- d. panne de configuration.⁴⁵ 0876

⁴² Pilote D ou C

⁴³ À partir de la qualification B

⁴⁴ Sur Falcon 900 et 7X

⁴⁵ Airbrakes simulés bloqués à 1 cran ou 2 crans, plan horizontal simulé bloqué en configuration haute vitesse (Falcon 900 et 2000), panne à la sortie des becs et/ou volets (atterrissage SF0, 1 ou 2 sur Falcon 2000 et 7X, lisse, BV7 ou 20 sur Falcon 900)

Formation chef de bord

01647. En l'absence de simulateur sur TBM700, aucune formation de ce type n'est dispensée pour le chef de Bord. [0181](#)
01648. La RMS n'existe pas sur TBM700 et la carte VSV s'effectue dans la qualification actuelle du candidat. [0181](#)
01649. Deux missions avec découché seront au minimum effectuées. [0182](#)
01650. Pour remplacer la formation sur simulateur manquante, le futur chef de bord sur TBM700 effectuera en plus un vol organique de mise en situation. [0182](#)
01651. Pour remplacer le contrôle sur simulateur manquant, le futur chef de bord sur TBM700 effectuera un vol de contrôle organique de mise en situation. [0190](#)
01652. Le contrôle chef de bord s'effectuera sur une mission avec découché en France (autre que base aérienne). Un minimum de 5 étapes sera à privilégier. [0191](#)
01653. Le spectre des missions réalisables par le chef de bord sera délimité comme suit :
- a. objectifs de la mission :
 - (1) transport de personnel en France ;
 - (2) ou fonctionnement escadron hors convoyage après maintenance.
 - b. restrictions :
 - (1) France métropolitaine uniquement ;
 - (2) copilote qualifié « copilote opérationnel » mini. [0194](#)

Formation commandant de bord

01654. Durant ce test logistique, seront évaluées les capacités du pilote à réaliser une mission à l'étranger avec les contraintes spécifiques au TBM700, à savoir :
- a. gestion des escales en langue anglaise ;
 - b. gestion des clairances diplomatiques ;
 - c. survols particuliers en monomoteur (survol maritime, régions montagneuses, etc.). Ce point pourra être validé par une étape réelle ou fictive. [0201](#)

Formation complémentaire / Copilote

01655. 25 heures de vol minimum sur l'avion seront réalisées dans le cadre de cette formation. [0233](#)

Formation complémentaire / Chef de bord et/ou CDB

01656. L'épreuve chef de bord, qui pourra inclure le test commandant de bord, est constituée :
- a. d'un contrôle en ligne au cours duquel le pilote doit démontrer sa capacité à réaliser toute mission de l'unité en tant que commandant de bord ;

- b. supervisé par un examinateur de l'unité agréé ;
- c. d'un vol organique de mise en situation. L'examineur est désigné par le CIET. [0237](#)

Formation complémentaire / Instructeur

01657. Sur TBM 700 : 50 heures de vol sur l'avion.

01658. Le candidat doit effectuer si nécessaire les modules pertinents de la formation SCRI.

01659. Pour être présenté à l'épreuve d'aptitude aux fonctions de pilote instructeur sur un avion, un pilote titulaire de la qualification transport A doit également remplir les conditions suivantes :

- a. détenir une licence de pilote commandant de bord valide sur cet avion ;
- b. détenir la compétence linguistique minimale définie à la section II du titre A [085](#) pour un repère 8 ;
- c. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction (lâché place opposée inclus). [0243](#)

Single pilot

Objectif

01660. Le pilote de TBM labellisé monopilote doit être apte à exploiter le TBM en monopilote ; l'ensemble des instructeurs à l'EIE TBM 700 doit être « apte monopilote ».

Instruction théorique

01661. Un cours théorique sur les particularités du vol monopilote au SQC.

Instruction pratique

01662. L'instruction pratique comprend :

- a. une phase intégrée au stage de qualification de classe ;
- b. deux missions TEC effectuées en environnement monopilote.

Evaluation et contrôle

01663. Les prérequis sont :

- a. détenir une qualification A à jour sur TBM700 ;
- b. justifier d'une expérience sur type d'au moins 200 heures dans le cas d'un cycle de formation complémentaire. [01351](#)

Séance type

01664. La séance type pour les vols monopilote respecte le profil suivant :

- a. une mise en place sur un terrain extérieur ;
- b. une percée aux minima ;
- c. une remise de gaz IMC ;
- d. un passage à vue ou seconde présentation ;
- e. un atterrissage.

Évaluations

01665. La compétence est obtenue si l'impétrant a suivi de manière satisfaisante le programme de formation.

Sanction

01666. Le pilote ayant satisfait au contrôle se voit apposer sur la licence la compétence « monopilote TBM ». La prorogation de licence sera réalisée en condition monopilote.

Prorogation des licences

01667. L'entraînement récurrent sur TBM700 comprend :

- a. une séance d'entraînement AMV en PF de 2H00 ;
- b. deux séances d'entraînement TM en PF de 1H00 en vol, dont au moins 1 de nuit ;
- c. une séance de vol d'utilisation particulière (UP) de 1H30 ;
- d. pour les pilotes qualifiés monopilote : vol d'entraînement type TEC en environnement monopilote IFR de 2 H 00 (2 étapes).

01668. Les séances d'AMV et TM de jour pourront être mutualisées avec un temps de vol de 2H30.

01669. Ces missions seront débriefées avec une fiche de débriefing. [0808](#)

Programme de la carte VSV

01670. Deux programmes existent pour le contrôle carte sur TBM700 au choix de l'examineur. Ils pourront être adaptés en fonction des conditions du jour et des restrictions de l'aérodrome.

01671. Pour les contrôles carte donnant lieu à l'apposition de la compétence monopilote sur la licence, le trajet IFR ainsi que les procédures IFR seront effectuées en monopilote.

01672. Les programmes doivent contenir :

- a. du vol rectiligne horizontal à différentes vitesses air, notamment à des vitesses air extrêmement faibles avec et sans volets ;
- b. des virages serrés 360° à 45° ;
- c. des montées VX et VY ;

- d. des décrochages lisses et approche du décrochage en configuration ATR ;
 - e. une approche du décrochage au PA ;
 - f. un rattrapage de situations inusuelles en pilotage partiel ;
 - g. un circuit d'attente et percée 3D avec R/G ;
 - h. une percée 2D ou RNAV/GNSS avec ATR⁴⁶ ;
 - i. un décollage avec panne moteur et R/G ;
 - j. ACTC VMC ou IMC ;
 - k. un décollage interrompu ;
 - l. un atterrissage forcé simulé ;
 - m. une panne volets et ATR sans volets.
01673. Sur TBM700, pour la délivrance ou la prorogation de la compétence 'monopilote', l'épreuve carte comporte en environnement monopilote :
- a. une mise en place sur un terrain extérieur ;
 - b. une percée aux minima ;
 - c. une remise de gaz IMC ;
 - d. un passage à vue ou une percée ;
 - e. un atterrissage.

[0847](#)

VPC

01674. Le VPC n'est pas réalisé sur TBM700. [0876](#)

Révision des manœuvres de sécurité

01675. La séance de RMS sur TBM700 correspond au programme de la séance utilisation particulière (UP) de 1H30. [0960](#)

FORM WINGMAN – Vol ailier

01676. La compétence Wingman sur TBM700 s'effectuera de manière identique, à l'exceptions des paragraphes ci-dessous.

Qualification initiale

01677. Les formations théoriques et pratiques seront effectuées en escadron par les instructeurs déjà qualifiés.

⁴⁶ L'une des deux percées devra être RNAV/GNSS.

Instruction pratique

01678. Un vol d'entraînement à deux avions avec un instructeur qualifié Wingman ou ayant le Label défilé abordant toutes les positions et les manœuvres de secours, l'équipage minimum pour les deux avions est décrit dans le FCOM TBM700.

Contrôle

01679. Un vol de contrôle à deux avions effectué par un instructeur qualifié Wingman ou ayant le label défilé.

Maintien de compétence

01680. Néant 01187

RÉDACTION RÉSERVÉE

Formation complémentaire copilote

01681. 25 heures de vol minimum sur l'avion sont réalisées au cours de cette formation. [0233](#)

Formation complémentaire instructeur

01682. Sur DHC6 : 50 heures de vol sur l'avion sont réalisées au cours de cette formation. [0243](#)

Formation à la qualification NOSA à l'instruction en AEL (NPD DHC6)

Objectifs

01683. Cette période de formation sur DHC6 du NOSA transport est la formation initiale.

Instruction théorique

01684. L'instruction théorique se compose des :

- a) stage d'intégration BAAP (SIB), ainsi que le stage CRM initial effectué entre 2 et 12 mois de présence effective en unité (i.e. après le stage QT) ;
- b) stage QT en unité, qui est composé :
- c) ETIS DHC6 (1 semaine) ;
- d) Cours UTI QT + amphi cabine (1 semaine).

Instruction pratique

01685. Effectuer le programme du stage QT NPD DHC6 vol (10h).

01686. L'instruction théorique et pratique sera dispensée par un pilote qualifié minimum A DHC6.

Contrôle

01687. Pour être présenté au contrôle, le NOSA doit être titulaire de l'ATPL théorique ou des UV professionnelles de l'ATPL, d'un niveau d'anglais 3333 et doit avoir effectué de manière complète et satisfaisante le programme d'instruction défini ci-dessus.

Épreuves

01688. Les épreuves comprennent :

- a) un contrôle en ligne (maîtrise des procédures DHC6, tour de piste, TEC IFR avec une approche de précision) effectué par un pilote contrôleur DHC6 désigné par le CIET ;
- b) un contrôle continu durant le stage ;
- c) le NPD devra avoir une moyenne minimale de 12/B sur l'ensemble des vols ainsi que la note minimale de 12/B au test (NPD 6).

Sanction

01689. La réussite aux épreuves ci-dessus permet au NOSA d'obtenir la qualification transport D NOSA à l'instruction en AEL.

Formation à la qualification LMR

Objectif

01690. La phase d'adaptation en ligne (AEL) est une période de mûrissement du NOSA à l'issue de sa transformation machine devant permettre sa familiarisation avec l'unité et ses missions.

01691. Durant l'AEL, le NOSA est sous la tutelle d'un instructeur (parrainage) qui l'accompagne dans l'acquisition des connaissances et compétences détaillées ci-dessous.

Connaissances théoriques

01692. Les connaissances théoriques portent sur :

- a. documentation aéronautique :
 - (1) connaissances détaillées des documentations DIRCAM, Jeppesen, VAC ;
 - (2) connaissances sommaires des autres documentations (Air France, RAF, DOD) ;
 - (3) maîtrise de l'outil EFB/AEFB et de ses applications ;
- b. manuel de vol :
 - (1) limitations ;
 - (2) travail en équipage ;
 - (3) procédures normales ;
 - (4) procédures d'urgence ;
 - (5) performances ;
 - (6) préparation et gestion du vol ;
 - (7) circuits avion (instruments de vol, GPS avion, GPS déporté, planche de bord) ;
 - (8) circuits de sécurité (incendie, dégivrage, issue de secours...) ;
 - (9) soute et ses capacités en mission logistique et tactique ;
- c. préparation de mission :
 - (1) autonomie dans la préparation des missions logistiques standards ;
 - (2) calculs QMC et CO ;
 - (3) choix d'un itinéraire ;
 - (4) connaissances des interlocuteurs de la chaîne opérationnelle ;
 - (5) exploitation du déclenchement de mission ;
 - (6) rédaction d'un plan de vol ;

- (7) exploitation météo ;
- (8) exploitation fiches terrain ;
- (9) exploitation NOTAM ;
- (10) gestion d'escale (PPR, touchés assistés...).

d. exécution de mission :

- (1) calcul de QMC et performances ;
- (2) programmation du système de l'avion (GPS avion et GPS déporté) ;
- (3) respect des L/V ;
- (4) suivi de trajectoire ;
- (5) départ et arrivée IFR maîtrisés ;
- (6) gestion d'AMV ;
- (7) éditer et exploiter un LOG informatique ;
- (8) travail en ligne ;
- (9) gestion carburant ;
- (10) calculs des points particuliers ;
- (11) phraséologie française et internationale ;
- (12) gestion des documents d'escale.

Instruction théorique

01693. Sous la responsabilité du chef de spécialité pour atteindre les objectifs précédents.

01694. De plus, durant cette phase, le NOSA suit le stage ITTC au CIET, prépare les épreuves de l'ECAG-C1 UV2 et participe au stage survie au combat.

Instruction pratique

01695. Le NOSA à l'instruction en AEL effectue le programme du livret de progression NPD LMR DHC6.

01696. Durant la phase d'adaptation en ligne, le NOSA doit effectuer au minimum :

- a. une période en AEL permettant l'acquisition d'une expérience suffisante ;
- b. un nombre d'heures de vol sur DHC6 jugé suffisant par le chef de spécialité ;
- c. trois séances de simulateur plus 2 missions logistiques à l'étranger avec découché.

01697. L'instruction théorique et pratique sera dispensée par un pilote qualifié minimum « A » DHC6.

01698. Les vols d'instruction seront dans la mesure du possible effectués en binôme afin que les élèves s'imprègnent mutuellement du travail de l'autre (vol aller : élève A ; vol retour : élève B).

Épreuves

01699. Les épreuves comprennent :

- a. un contrôle continu durant le stage ;
- b. un contrôle en ligne sur avion de type IFR (2 étapes) avec approche de précision et gestion d'escalade, effectué par un pilote testeur DHC6 désigné par le CIET portant sur l'application des procédures normales et secours décrites dans le manuel de vol avion ;
- c. le NPD devra avoir une moyenne minimale de 12/B sur l'ensemble des vols ainsi que la note minimale de 12/B au test.

Sanction

01700. La réussite aux épreuves de fin d'AEL confère au NOSA la qualification transport C, Logistic Mission Ready (LMR), NOSA à l'instruction.

01701. Un NOSA de qualification C, titulaire des ECAG C1 transport et ayant effectué les stages ITTC et survie au combat de manière satisfaisante pourra effectuer tous les vols logistiques en place droite du DHC6 avec un pilote B8 sur DHC6.

Formation à la qualification tactique CR (NPD CR) sur DHC6

Objectif

01702. Le stagiaire NOSA doit démontrer lors de ce stage ses compétences techniques en termes de navigation, de préparation de mission et de maîtrise des techniques de mise à terre.

01703. La gestion des missions tactiques se limitera au niveau 1 de menace. Le NOSA CR doit être capable :

- a. de naviguer de jour comme de nuit sur tout type de terrain avec tout type d'approche ;
- b. d'effectuer de jour comme de nuit des missions d'aéroportage et d'aérolargage en toute sécurité en ambiance de menace niveau 1 avec SITAC ;
- c. de préparer et réaliser toute mission tactique face à une menace de niveau 1.

01704. En particulier, le NOSA CR devra posséder les compétences suivantes :

- a. connaissance de la méthode, maîtrise du système de navigation et de préparation de mission ;
- b. navigation BA en sécurité avec les systèmes de navigation éventuellement en mode dégradé, incluant des départs et arrivées tactiques de jour comme de nuit ;
- c. gestion des horaires en trajectoires en MA-HA et sur objectifs ;
- d. réalisation d'une procédure de recueil ;
- e. acquisition de la méthode de travail de navigation et de travail en équipage ;
- f. la méthode de navigation sur DHC6 avec les spécificités de la machine ;
- g. utilisation des radios, des équipements de navigation, GPS avion, GPS déporté ;
- h. utilisation des différentes classes d'espaces en VFR ou en CAM V, régimes de vols associés ;
- i. calcul de la QMC en VFR et CAM V (temps de paix) ;

- j. largage de personnels (SL - Static Line/ FF - Free Fall/ HAPAD - High Altitude Personnel Airdrop) ;
- k. largage de matériels (Bundles) ;
- l. sensibilisation vol de montagne ;
- m. poser d'assaut ;
- n. sensibilisation NVG en tour de piste.

Instruction théorique

01705. Le stage ITTC, dispensé par le CIET afin d'enseigner les bases indispensables à la réalisation de missions tactiques, a été réalisé lors de la phase d'instruction en AEL.

Instruction pratique

01706. L'instruction délivrée en unité doit se conformer au livret de progression NPD CR DHC6.

01707. L'instruction théorique et pratique sera dispensée par un pilote qualifié minimum A DHC6 et un NPD A CR.

Contrôle

01708. Afin d'être présenté aux épreuves le NOSA doit :

- a. avoir suivi de manière complète et satisfaisante le stage ITTC ;
- b. détenir une licence de NOSA à l'instruction « NPD LMR DHC6 ».

Épreuves

01709. Les épreuves d'accession à cette qualification se composent de :

- a. un test de connaissances au sol (note minimale requise de 75%) ;
- b. un vol tactique en profil HA-BA avec gestion de timing sur des objectifs (largage réel ou simulé), effectué en langue anglaise ou française. Ce vol pourra être notamment réalisé lors d'une semaine régimentaire.

01710. Le contrôle est effectué une fois les compétences minimales acquises.

01711. Il est réalisé par un pilote examinateur DHC6 désigné par le CIET et un contrôleur NOSA désigné par le CIET.

01712. Le NPD devra avoir une moyenne minimale de 12/B sur l'ensemble des vols ainsi que la note minimale de 12/B au test.

Sanction

01713. La réussite à cette formation permet de se voir délivrer la qualification « NPD Combat Ready » (NPD CR), qualification transport B, repère de spécialité 5.

01714. Il pourra donc effectuer tous les vols logistiques et tactiques (hors vols mettant en œuvre les compétences LSO/SO) en place droite avec un pilote B8 DHC6.

RÉDACTION RÉSERVÉE

Formation à l'AEL

01715. Le « complément de QT » nécessaire à l'obtention de la qualification D s'effectue à l'EIE ALSR selon le livret de progression. [0105](#)

Formation copilote ligne

01716. Pour l'ALSR :

- a. 80 heures aux commandes ;
- b. quatre missions de type ALSR ;
- c. 20 atterrissages en PF. [0119](#)

Formation commandant de bord

01717. Le contrôle ALSR permet d'évaluer les capacités du candidat à évoluer en tant que commandant de bord ALSR lors de missions sur les différents théâtres d'opérations où est susceptible d'évoluer ce vecteur. [0209](#)

01718. Les compétences techniques étant du ressort de la qualification de type, l'évaluation portera principalement sur le processus décisionnel face aux différents événements rencontrés lors de la mission. Par conséquent, le candidat devra :

- a. savoir déterminer, lors de la préparation, une quantité minimale de carburant pour répondre à la mission et l'optimiser ;
- b. étudier les conditions météorologiques et rendre compte d'éventuelles limitations sur la mission de renseignement ;
- c. conduire la mission dans le souci permanent de la sécurité des vols ;
- d. prendre en compte la situation tactique au préalable de ses décisions ;
- e. savoir gérer un changement de mission et déterminer le temps de vol vers la nouvelle zone ainsi que temps disponible sur zone ;
- f. s'assurer de la disponibilité d'un terrain de déroutement accessible en tenant compte du contexte tactique.

01719. En plus des lâchers place opposé et de la mission avec découché étranger, une mission organique de type ALSR doit également être prévue pour obtenir le repère 8 sur ALSR.

Formation complémentaire / AEL

Conditions d'admission :

01720. Pour débiter le stage, les personnels devront être titulaire de :

- a. une licence CPL(A) ;
- b. un certificat MCC ;
- c. une aptitude classe 1 ;
- d. un IR ME.

Prise en compte de l'expérience antérieure

01721. Le candidat devra justifier d'une expérience minimale de travail en équipage sur aéronef de la BAAP.
01722. L'accession à la qualification C sur BE350 est adaptée à l'expérience du pilote candidat au changement d'avion. À ce titre, il devra idéalement avoir été détenteur d'une qualification copilote opérationnel (B5) sur un aéronef de la BAAP.

Programme de formation

01723. Le programme de formation QT est externalisé auprès d'un ATO avec un programme déposé EASA.
01724. Un vieillissement sera réalisé à l'issue de l'acquisition de la QT. Après obtention de la QT BE 300 / 1900, le programme de formation « complément de QT » sera réalisé au sein de l'EIE ALSR sous supervision d'un instructeur. Ces vols permettent aux personnels de s'aguerrir aux conditions d'emploi proches d'un emploi en opérations.
01725. Le cursus de formation comprend une utilisation de l'avion en conditions réelles, sur pistes normales, courtes, non pavées, utilisation N-1 moteur, utilisation du Proline 21 au cours de vols IFR, atterrissages sans volets, simulations de pannes diverses, etc.
01726. La réussite à la formation en EIE confère au pilote en cycle de formation complémentaire la qualification « C » sur BE350. [0229](#)

Formation complémentaire / Copilote

Contrôles et examens

01727. Les contrôles et examens relatifs à la QT civile sont réalisés sous l'autorité de l'ATO désigné. La réussite à ces examens autorise le commandant d'unité de l'EEA à délivrer une carte verte et une licence militaire de copilote BE300/BE350 de type PROLINE 21.
01728. De plus, à l'issue de la qualification de type et du programme de formation « complément de QT / ITC », un contrôle ALSR effectué par un examinateur désigné par le CIET permet d'évaluer les capacités du candidat à évoluer en tant que copilote ALSR lors de missions sur les différents théâtres d'opérations où est susceptible d'évoluer ce vecteur.
01729. La réussite à la formation en EIE confère au pilote en cycle de formation complémentaire la qualification LMR sur BE350. [0233](#)

Formation complémentaire / CR

01730. Cf. livret de progression stage ITC [0246](#)

Formation complémentaire / CDB

Prérequis au contrôle

01731. Pour être présentés au contrôle repère en 8 ALSR, les personnels devront :
- être titulaire d'une QT BE300 / BE350 à jour ;
 - détenir ou avoir détenu une qualification commandant de bord sur un aéronef de la BAAP ;
 - avoir suivi le programme du livret de progression. [0237](#)

VPC

01732. Partie commune :

- a. tour de piste standard ;
- b. tour de piste basse hauteur 500 ft ;
- c. tour de piste avec panne moteur ;
- d. remise des gaz N-1 ;
- e. atterrissage N-1 ;
- f. un GNSS ;
- g. un Overlay.

01733. Exercices complémentaires :

- a. qualification inférieure à B5 : tour de piste panne volets ;
- b. qualification supérieure à B5 : décollage zone de menace/obstacle ;
- c. deux approches tactiques au choix.

01734. La validité d'une licence et d'une carte est liée à celle de la QT/IR associée.

01735. La prorogation peut être effectuée dans les 3 mois qui précèdent la date d'expiration.

01736. Les contrôles et examens relatifs à la QT civile sont réalisés par un TRE. La réussite à ces examens permet la délivrance par le commandant d'unité de l'EEA d'une carte verte et d'une licence militaire BE300 / BE350 de type PROLINE 21. [0876](#)

Contrôle tactique

01737. Sur ALSR, le contrôle tactique consiste en une évaluation tactique durant la mission permettant le contrôle logistique annuel (les deux tests sont réalisés et débriefés sur le même vol). [0246](#)

Révision des manœuvres de sécurité

01738. Les séances RMS du BE350 sont intégrées au sein du programme de MCO réalisé avant la projection OPEX. [0960](#)

Annexe A

Les modifications de ce document depuis le dernier amendement sont repérées par un trait verticale en marge gauche. Le tableau suivant liste les évolutions :

[illegible]

Annexe B

Glossaire

AAE	Armée de l'Air et de l'Espace
AAR-R	Air to Air Refuelling – Receiver
AAR-T	Air to Air Refuelling - Tanker
AC	Aircraft Commander
ACM	Air Combat Manoeuvring
ACO	Airspace Coordination Order
ADGE	Aerial Delivery Gravity Extraction
ADPE	Aerial Delivery Parachute Extraction
AEL	Adaptation En Ligne
ALM	Assistant loadmaster
ALSR	Avion Léger de Surveillance et de Reconnaissance
AMG	Apte Missions de Guerre
AMV	Approche Mauvaise Visibilité
APDV	Visite après vol
ASC	Agent Sécurité Cabine
ATA	Avion de Transport d'Assaut
ATO	Air Task Order
ATO	Approved Training Organization
ATPL	Airline Transport Pilot Licence
ATC	Advanced Tactical Course
ATT	Avion de transport tactique
ATTC	Advanced Tactical Theoretical Course
AUG	Avion à Usage Gouvernemental
AWACS	Airborne Warning And Control System
BAAC	Brigade Aérienne de l'Aviation de Chasse
BAAP	Brigade Aérienne d'Assaut et de Projection
BAJ	Basse Altitude de Jour
BAN	Basse Altitude de Nuit
BE	Brevet Élémentaire
BFSA	Brigade des Forces Spéciales Air
BSMA	Brevet Supérieur de Médecine Aéronautique
BTC	Basic Tactical Course
BTTC	Basic Tactical Theoretical Course
CA	Circulation Aérienne
CAET	Certificat d'Aptitude à l'Emploi de Technicien
CAG	Circulation Aérienne Générale
CAI	Circulation Aérienne Intégrée
CAM	Circulation Aérienne Militaire
CASPOA	Centre d'Analyse et de Simulation pour la Préparation aux Opérations Aériennes
CCA	Cabin Crew Attestation
CCF	Chef de Cabine Falcon (ESC CCF)
CCP	Chef de Cabine Principal (ESC CCP)
CDAOA	Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes
CE	Personnel Complément d'Équipage

CEAM	Centre d'Expertise Aériennes Militaires
CEFP	Conseil d'Examen des Faits Professionnels
CEP	Conseil d'Examen de Progression
CFSS	Centre de Formation à la Survie et au Sauvetage
CHT-E	Cargo Handling Trainer-Enhanced
CI	Conseil d'Instruction
CIET	Centre d'Instruction des Équipages de Transport
CLAS	Centre de Langue Aéronautique Spécialisé
CO	Charge Offerte
COCAS	Certification Opérationnelle au Convoyage AéroSanitaire
COL	Combat Off-Load
COMAO	Composite Air Operation
CPEMPN	Centre Principal d'Expertise Militaire du Personnel Navigant
CPMRA	Consignes Permanentes de Maîtrise des Risques Aériens
CPOCAA	Centre de Préparation Opérationnelle du Combattant de l'Armée de l'Air et de l'Espace
CR	Combat Ready
CRM	Cockpit Ressources Management
CSAR	Combat Search And Rescue
CTAAE	Commandement Territorial de l'armée de l'Air et de l'Espace
CVA	Convoyeur de l'air
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DIRCAM	DIRection de la Circulation Aérienne Militaire
DOD	Department of Defense
DRHAAE	Direction des Ressources Humaines de l'armée de l'Air et de l'Espace
DROP	Dropping
DZ	Drop Zone = Zone de poser
EATC	European Air Transport Command
ECAG	Examen de Connaissances Aériennes Générales
ECAS	Examen de Connaissances Aériennes Spécialisées
EFB	Electronic Flight Bag
EFMAD	Escadron de Formation à la Maintenance Aéronautique de la Défense
EFPN	Ecoles de Formation du Personnel Navigant
EIE	Escadrille d'Instruction des Équipages
EMATT	Équipage de Marque ATT
EPA	Evasion Plan of Action
ERO	Engine Running Operations
ESC	Équipage Sécurité Cabine
ESC CCF	Mécanicien sécurité cabine chef de cabine Falcon
ESC CCP	Mécanicien sécurité cabine chef de cabine principal (ESC CCP)
ESR	Engagement à Servir dans la Réserve
ETIS	Ensemble Technique d'Instruction Spécialisée
ETOPS	Extended range Twin engine Operations
EVDG	École du Val-De-Grâce
FCL	Flight Crew Licencing
FF	Free Fall
FFS	Full Flight Simulator
FMS	Flight Management System

FTO	Flight Training Organisation
FUT	Fuselage Trainer
GCA	Ground Control Approach
GCI	Ground-Controlled Interception
HAPAD	High Altitude Personnel Air Drop
HIA	Hôpital d'Instruction des Armées
HUD	Head-Up Display
IATA	International Air Transport Agreement
I/ATC	Intermediate and Advanced Tactical Course
ICvAAE	Infirmier Convoyeur de l'armée de l'Air et de l'Espace
IFR	Instrumental Flight Rules
ILS	Instrumental Landing System
ILT	In-line training
ITC	Initial Tactical Course
ITTC	Initial Tactical Theoretical Course
JVN	Jumelles de Vision Nocturne
LCR	Limited Combat Ready
LME	Liste Minimale d'équipements
LLF	Low Level Flight
LM	Loadmaster
LMR	Logistic Mission Ready
LMWST	Loadmaster workstation
LTTE	Liste des Tolérances Techniques et d'Exploitation
MC	Mission Commander
MCO	Maintien en Condition Opérationnelle
ME	Mécanicien d'Équipage
MEB	Manuel d'Emploi de Base
MEC	Mécanicien d'Équipage Conduite
MEDEVAC	Medical Evacuation
MES	Mécanicien d'Équipage Soute
MET	Manuel d'Emploi Technique
MOS	Military Operation Standards
NAT HLA	North Atlantic High Level Airspace
NeMO	Nouvelle Messagerie Officielle
NPD	Navigant Place Droite
NOSA	Navigateur Officier Systèmes d'Armes
NRBC	Nucléaire – Radiologique – Biologique – Chimique
NTISR	Non Traditional Intelligence Surveillance and Reconnaissance
NSO	Niveau Soutien Opérationnel (ancien NTI 1 et 2)
OPCON	Operational Control
OPEX	Opération Extérieure
OTO	Officier Technico-Opérationnel
OUO	Officier d'Utilisation Opérationnelle
PA	Pilote Automatique
PAX	Passager
PF	Pilot Flying
PIC	Pilot In Command

PICUS	Pilot In Command Under Supervision
PLS	Profil Linguistique Standardisé
PM	Pilot Monitoring
PN	Personnel Navigant
PNC	Personnel Navigant Cabine
POIC	Préparation Opérationnelle et Individuelle du Combattant
PR	Personnel Recovery
QC	Qualification de Classe
QCR	Questionnaire à Courtes Réponses
QMC	Quantité Minimale de Carburant
QT	Qualification de Type
QTA	Qualification de Type Additionnelle
RESCo	Recherche et Sauvetage au Combat
RCS	Réunion des Chefs de Spécialité
RMS	Révision Manœuvres de Sécurité
ROS	Restricted Operation Standards
RS	Réunion de Standardisation
RSE	Réunion de Standardisation des Examineurs
RSI	Réunion de Standardisation des Instructeurs
SA	Sécurité Aérienne
SAMAR	Sauvetage en mer
SAR	Search And Rescue
SATER	Sauvetage aéroterrestre
SCDB	Stage Commandant de De Bord
S/C ORH	Sous-Chefferie Organisation des Ressources Humaines
SCRI	Stage Class Rating Instructor
SFE	Stage de Formation à l'Encadrement
SF/I	Stage de Formation Instructeur
SIB	Stage d'Intégration BAAP
SITAC	Situation tactique
SL	Static Line
SME	Stage Mécaniciens d'Équipage
SO	Special Operations
SOGH	Saut Opérationnel à Grande Hauteur
SOTGH	Saut Opérationnel à Très Grande Hauteur
SPINS	Specials Instructions
SPO	Stage Pilote Opérationnel
SQI	Stage de Qualification Instructeur
STALLION	Simulated Tactics At Low Level In Operational Navigation
S-TLM	Student-Technical Loadmaster
STRI	Stage Type Rating Instructor
SV	Sécurité des Vols
TACAN	TACTical Air Navigation
TAM	Travail Aérien Maritime
TDP	Tour De Piste
TLM	Technical Loadmaster
TM	Tenue Machine

TOEIC	Test Of English for International Communication
TPC	Theatre Proficiency Check
TRGE	Transmissions – Renseignement – Guerre Électronique
UIS	Unité d'Instruction spécialisée
VAAE	Volontaire de l'armée l'Armée de l'Air et de l'Espace
VAVJ	Visite Avant Vol de Journalière
VHA	Very High Altitude
VIP	Very Important Person
VSV	Vol Sans Visibilité

Résumé

BAAP / CPIPN Transport

Les CPIPN Transport définissent la conduite de l'instruction aérienne, son contrôle et les responsabilités de chacun en matière d'instruction du personnel ayant une fonction à bord d'un avion de transport de l'armée de l'Air et de l'Espace.

NON PROTÉGÉ



Ce document est un produit et réalisé par la BAAP en collaboration avec le CIET.

Contact :

Brigade aérienne d'assaut et de projection
Division instruction avions
Base aérienne 123
45143 Saint Jean de la ruelle Cedex
baap-avions-instruction.courrier.fct@intradef.gouv.fr