

Réf. : DGSCGC-VOL-EN-MONTAGNE-2026-2029

Accord-cadre relatif à l'acquisition de prestations de formation des pilotes du groupement des moyens aériens (GMA) de la Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) au vol en montagne.

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

Représentant du pouvoir adjudicateur :

Ministère de l'Intérieur
Secrétariat Général
Direction de l'évaluation, de la performance, de l'achat, des finances et de l'immobilier (DEPAFI)
Service de l'achat, de l'innovation et de la logistique du ministère de l'intérieur (SAILMI)
Place Beauvau
75800 Paris Cedex 08

Personne publique dite « bénéficiaire » :

Ministère de l'Intérieur
Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC)
Sous-direction des affaires internationales, des ressources et de la stratégie (SDAIRS)
Place Beauvau
75800 Paris Cedex 08

Le présent cahier des clauses techniques particulières comprend 17 pages,
numérotées de 1 à 17

SOMMAIRE

ARTICLE 1. CONTEXTE GÉNÉRAL	4
ARTICLE 2. OBJET DE L'ACCORD-CADRE.....	5
ARTICLE 3. ALLOTISSEMENT ET DÉCOMPOSITION DE L'ACCORD-CADRE.....	5
ARTICLE 4. REGLEMENTATION SPECIFIQUE APPLICABLE À L'ACCORD-CADRE	5
ARTICLE 5. ORGANISATION DES FORMATIONS.....	7
5.1. PERIODES ET DUREES DES FORMATIONS.....	7
5.2. LIEU D'EXECUTION DES PRESTATIONS.....	8
5.2.1. <i>Localisation des locaux du titulaire.....</i>	<i>8</i>
5.2.2. <i>Déploiement des équipages sur le lieu de formation</i>	<i>8</i>
5.3. CONDITIONS DE RESERVATIONS, DE REPORT ET D'ANNULATION DES SESSIONS	8
5.3.1. <i>Conditions de reservation</i>	<i>8</i>
5.3.2. <i>Modification d'une réservation</i>	<i>8</i>
5.3.3. <i>conditions de report et/ou d'annulation d'une réservation</i>	<i>8</i>
ARTICLE 6. OBJECTIF ET CONTENU DE LA FORMATION QUALIFIANTE (POSTE 1 ET 2)	9
6.1. PROGRAMME DE FORMATION THEORIQUE QUALIFIANTE	9
6.2. FORMATION PRATIQUE QUALIFIANTE (FORMATION EN VOL)	10
6.2.1. <i>Pré-requis avant la formation en vol.....</i>	<i>10</i>
6.2.2. <i>Contenu de la formation en vol</i>	<i>10</i>
6.2.3. <i>Atterrissages</i>	<i>10</i>
6.2.4. <i>Utilisation des aéronefs du titulaire</i>	<i>11</i>
6.2.5. <i>Volume horaire de la formation pratique.....</i>	<i>11</i>
6.2.6. <i>système d'évaluation et de notation des candidats pilote pour les formations qualifiantes</i>	<i>11</i>
6.2.7. <i>Présentation des candidats pilotes à l'examen pratique.....</i>	<i>11</i>
6.2.8. <i>Examen pratique pour la délivrance, la prorogation ou le renouvellement d'une qualification</i>	<i>12</i>
ARTICLE 7. OBJECTIF ET CONTENU DE LA FORMATION NON QUALIFIANTE (POSTE 3 ET 4)	13
7.1. FORMATION MAINTIEN EN COMPETENCE.....	13
7.2. STAGE « DECOUVERTE ».....	13
ARTICLE 8. ORGANISME DE FORMATION	13
ARTICLE 9. EQUIPE PEDAGOGIQUE.....	14
9.1. PERSONNEL ENCADRANT	14
9.2. COMPETENCES ET QUALIFICATIONS DES INTERVENANTS.....	14
9.3. REMPLACEMENT D'UN INTERVENANT A L'INITIATIVE DU TITULAIRE.....	14
9.4. REFUS D'UN INTERVENANT PAR LE BENEFICIAIRE.....	15
ARTICLE 10. MOYENS PEDAGOGIQUES	15
ARTICLE 11. COMPTE-RENDU ET BILAN A L'ISSUE DE LA FORMATION	15
ANNEXE I. RÈGLEMENT UE « AIRCREW » PARTIE FCL.815 QUALIFICATION DE VOL EN MONTAGNE 17	

LEXIQUE

ATO	Approved training organisation – Organisme de formation agréé
BSC	Base de Sécurité civile
DGSCGC	Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises
DTO	Declared training organisation – Organisme de formation déclaré
MI	Mountain instructor – Instructeur de vol en montagne
FI	Flight instructor – Instructeur de vol
FE	Flight examiner – Examineur
GASC	<i>Groupement des avions de la Sécurité civile</i>
GMA	<i>Groupement des moyens aériens</i>

ARTICLE 1. CONTEXTE GÉNÉRAL

Créée le 07 septembre 2011 à la demande du Président de la République, la Direction Générale de la Sécurité civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC) est la structure centrale responsable de la planification, de la gestion des crises et des accidents de la vie courante, qu'ils surviennent en France ou à l'étranger.

Placée sous l'autorité d'un préfet et basée à Paris, la DGSCGC compte dans ses rangs 2 500 personnels civils et militaires répartis sur 80 sites, dont la Base de Sécurité civile (BSC) située à Nîmes.

La DGSCGC est chargée :

- De garantir la cohérence de la Sécurité civile au plan national, d'en définir la doctrine et d'en coordonner les moyens ;
- De l'évaluation, de la préparation, de la coordination et de la mise en œuvre des mesures de protection, d'information et d'alerte des populations, de la prévention des risques civils de toute nature, de la planification des mesures de Sécurité civile ;
- Des actions de secours visant à la sécurité des personnes et des biens, en temps de paix comme en temps de crise ;
- Des moyens d'intervention de la sécurité civile ;
- De la déclinaison territoriale des plans gouvernementaux et de l'élaboration, de l'actualisation et du suivi des plans qui relèvent de la responsabilité directe du ministre de l'Intérieur afin d'assurer la protection du territoire et des populations face aux différentes menaces ;
- De l'organisation et du maintien en condition opérationnelle du dispositif ministériel de situation d'urgence et des capacités de gestion interministérielle des crises.

La Sous-direction des moyens nationaux (SDMN) – composée du groupement d'intervention du déminage (GID), du groupement des moyens nationaux terrestres (GMNT) et du groupement des moyens aériens (GMA) – définit, prépare et met en œuvre les moyens propres de la DGSCGC.

Elle assure la sélection, la formation et la préparation opérationnelle des personnels navigants, des démineurs et des agents en charge du soutien des services opérationnels. Elle participe au recrutement du personnel des formations militaires de la Sécurité civile, assure leur formation et leur maintien en condition opérationnelle.

Elle s'assure du maintien en condition opérationnelle des aéronefs de la DGSCGC, conformément à la réglementation aéronautique en vigueur. Elle exécute les missions aériennes d'Etat confiées aux avions et aux hélicoptères de la Sécurité civile.

Le groupement des moyens aériens (GMA), essentiel dans le dispositif de secours français mis en place par l'État, assure la protection de la population sur l'ensemble du territoire français.

Son parc aérien dénombre 60 aéronefs et se compose de la manière suivante :

- 8 Dash Q400/Q402MR ;
- 12 Canadair CL-415 ;
- 3 Beechcraft King Air 200 ;
- 28 Dragons EC 145 ;
- 10 Dragons H145 D3.

Sa flotte est répartie sur plusieurs sites sur l'ensemble du territoire :

- 23 bases d'hélicoptères : 20 en France métropolitaine et 3 en Outre-Mer (Guadeloupe, Martinique et Guyane) auxquelles s'ajoutent des bases de détachement pendant la saison feux de forêt (Mende, Courchevel, Chamonix, Le Luc) ;

- 21 pélicandromes (15 dans la zone Sud élargie, 2 dans la zone Sud-Ouest, 2 dans la zone Ouest, 1 dans la zone Est, 1 dans la zone Nord) ;
- 1 base aérienne située à Nîmes (Gard) qui réunit le groupement d'avions, le groupement d'hélicoptères et sa maintenance.

Les 20 avions de la Sécurité civile, placés sous l'autorité du ministre de l'Intérieur sont à la disposition des préfets de zones et de départements pour la lutte contre les feux de forêt. Basés à Nîmes, ils peuvent être prépositionnés ou détachés en France.

Durant l'été, des avions sont détachés en Corse, dans le Sud et le Sud-Ouest de la France suivant les risques météorologiques. Les bombardiers d'eau interviennent également en Europe et à l'étranger en fonction du risque, dans le cadre de l'assistance mutuelle entre les États de l'Union européenne (MPCU).

Chaque année, les hélicoptères et leurs équipages secourent des personnes en plaine, en montagne, et en mer. Ils assurent en priorité des missions de secours d'urgence et de sauvetage 24h/24, et effectuent également des missions de transport sanitaire et participent à la lutte contre les feux de forêt.

Les hélicoptères réalisent aussi des missions de police, de prévention générale et d'assistance technique. Les "Dragon" de la Sécurité civile s'appuient sur un échelon central situé à Nîmes (Gard) qui regroupe la direction, le centre de formation et le centre de maintenance du groupement d'hélicoptères. Chaque base assure une permanence 24h sur 24, 365 jours par an.

ARTICLE 2. OBJET DE L'ACCORD-CADRE

Le présent accord-cadre a pour objet l'acquisition de prestations de formation des pilotes du groupement des moyens aériens (GMA) de la Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) au vol en montagne.

Une partie des formations permettront aux pilotes d'aéronefs de se voir délivrer, renouveler ou proroger la qualification européenne « roues » et « skis » vol en montagne.

ARTICLE 3. ALLOTISSEMENT ET DÉCOMPOSITION DE L'ACCORD-CADRE

L'accord-cadre n'est pas alloti car les prestations de formation ne sont pas dissociables.

Les prestations objet de l'accord-cadre sont composées des postes suivants :

- **Poste 1 : Formation en vue de la délivrance de la Qualification *ab initio* de vol en montagne, incluant l'inscription à l'examen à la qualification de classe ;**
- **Poste 2 : Formation en vue de la prorogation ou du renouvellement de la Qualification de vol en montagne pour les pilotes déjà titulaires de la qualification en cours de validité ou expirée, incluant l'inscription à l'examen à la qualification de classe ;**
- **Poste 3 : Formation en vue du maintien de la compétence pour les pilotes déjà titulaires d'une qualification en cours de validité ;**
- **Poste 4 : Stage de découverte.**

Les spécifications techniques des formations sont décrites ci-dessous.

ARTICLE 4. REGLEMENTATION SPECIFIQUE APPLICABLE À L'ACCORD-CADRE

Les prestations de l'accord-cadre sont réalisées dans le respect de la réglementation européenne et française en vigueur, et conformément :

- Au règlement (UE) n°1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil, dénommé Règlement « AIRCREW » ci-après dans sa dernière version en vigueur, notamment la partie FCL.815 en annexe n°I du présent document ;
- Au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement Européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

Le titulaire exécute les prestations en conformité avec les exigences réglementaires en vigueur. Cette disposition vaut non seulement pour les normes en vigueur au jour de la notification de l'accord-cadre mais également pour toutes les nouvelles normes ou évolutions de normes en vigueur qui deviendraient effectives au cours d'exécution du présent accord-cadre.

Le titulaire et ses sous-traitants éventuels sont tenus de fournir, avant le début de l'exécution de l'accord-cadre et à tout moment en cours d'exécution de celui-ci, dans un délai maximal de deux (2) jours à compter d'une simple demande en ce sens de l'administration, le document suivant :

- L'agrément de l'organisme de formation

Tout retard dans la transmission de ce document peut entraîner l'application de la pénalité définie à l'article 19.5 « Pénalités applicables en cas retard dans la transmission de documents » du CCAP.

En cas de suspension ou de perte de l'agrément susvisé en cours d'exécution de l'accord-cadre, indispensable à la réalisation des prestations de l'accord-cadre, celui-ci pourra être résilié aux torts du titulaire, sans mise en demeure préalable, dans les conditions de l'article 19.2 « Résiliation » du CCAP.

ARTICLE 5. ORGANISATION DES FORMATIONS

5.1. PERIODES ET DUREES DES FORMATIONS

Les prestations objet de l'accord-cadre sont organisées comme suit :

	PRESTATION	PÉRIODES	DURÉE
Formations qualifiantes	Formation <i>ab initio</i>	Entre décembre et avril pour la qualification « skis » vol en montagne, et entre octobre et décembre pour la qualification « roues » vol en montagne *	Les parties théoriques et pratiques ainsi que l'examen se déroulent au maximum sur 14 jours consécutifs
	Formation de prorogation		Les parties théoriques et pratiques ainsi que l'examen se déroulent au maximum sur 7 jours consécutifs
	Formation de renouvellement		
Formations non qualifiantes	Maintien en compétence		Les parties théoriques et pratiques se déroulent au maximum sur 7 jours consécutifs
	Stage « découverte »		Uniquement une partie pratique sur 7 jours consécutifs

Pour information :

- les formations théoriques devront se limiter à huit (8) stagiaires. Elles pourront être mixtes et intégrer à la fois des stagiaires *ab initio*, prorogation et découverte. Les formations pourront être ouvertes à des stagiaires externes à la sécurité civile afin de les compléter.
- les formations pratiques se limitent à quatre (4) pilotes par formation, dont maximum deux (2) en formation *ab initio*. Ce dimensionnement sous-entend un minimum de trois (3) avions disponibles et de 3 Mountain Instructors (MI). Une session pourra occasionnellement ne comprendre qu'un seul stagiaire.
- Les ULM sont à proscrire. Les avions utilisés dans le cadre des formations sont des Mousquetaire, Piper, Jodel ou avions équivalents.

* Le bénéficiaire se réserve le droit de demander l'organisation de formations en dehors des périodes précitées.

À titre indicatif, le nombre de candidats pilotes par an est de :

- Selon la typologie de formation :
 - 6 pour la formation *ab initio* ;
 - 20 pour la formation de renouvellement ou de prorogation et celle de maintien en compétence ;
 - 5 pour le stage de découverte ;

5.2. LIEU D'EXECUTION DES PRESTATIONS

5.2.1. LOCALISATION DES LOCAUX DU TITULAIRE

Le DTO où sont réalisées les formations objet du présent accord-cadre est situé dans le massif montagneux des Alpes, car le relief, l'aérologie et les trajectoires sont proches de celles rencontrées en vol sur feux de forêt.

Il est souhaitable que la localisation de l'aérodrome du DTO où sont effectués les décollages soit au plus proche des massifs où sont réalisées les formations en vol définies à l'article 6.2. du présent CCTP, et en particulier à proximité immédiate des glaciers en vue des atterrissages à ski.

5.2.2. DEPLOIEMENT DES EQUIPAGES SUR LE LIEU DE FORMATION

En outre, et dans la mesure du possible, le GMA doit pouvoir se rendre sur les lieux de formation par ses propres moyens (ses aéronefs).

Les parties théoriques et pratiques des formations se déroulent de préférence dans les mêmes locaux, et dans tous les cas sur le même site.

5.3. CONDITIONS DE RESERVATIONS, DE REPORT ET D'ANNULATION DES SESSIONS

5.3.1. CONDITIONS DE RESERVATION

Le chef du personnel navigant du GASC communique au titulaire au plus tard le troisième lundi de décembre de l'année précédente, le calendrier souhaité des formations ainsi que le nombre de pilotes candidats, leur identité, et le type de formation souhaité pour chacun, selon les modalités définies ci-dessous.

Les parties peuvent convenir des dates de formation par voie d'échanges téléphoniques, mais ces dernières doivent obligatoirement être confirmées par écrit (email) par le titulaire, dans les quinze (15) jours suivants l'envoi du calendrier souhaité.

5.3.2. MODIFICATION D'UNE RESERVATION

Pour des questions opérationnelles, le bénéficiaire peut annuler la participation d'un candidat pilote à une formation jusqu'à sept (7) jours avant la date prévue, sans frais. Il en informe le titulaire par écrit (email). En cas d'annulation, le titulaire propose dans les quinze (15) jours de nouvelles dates de formation.

5.3.3. CONDITIONS DE REPORT ET/OU D'ANNULATION D'UNE RESERVATION

- **A l'initiative du titulaire :**

En cas d'annulation d'une session de formation à l'initiative du titulaire, celui-ci en informe immédiatement le bénéficiaire, au plus tard dix (10) jours avant le début de la formation, par tout moyen d'en attester une date certaine. À cette occasion, le titulaire expose les motifs

conduisant à l'annulation de la session de formation concernée et propose de nouveaux créneaux au bénéficiaire.

Toute annulation dans un délai inférieur à dix (10) jours avant sa date prévue peut entraîner l'application de pénalités prévues à l'article 19.2 « Pénalité pour annulation tardive d'une session de formation » du CCAP.

Dans le cas où la formation serait tout ou partie empêchée par les conditions météorologiques, le titulaire proposera, dans un délai de quinze (15) jours, un nouveau calendrier au chef du personnel du GASC (basc-cpn@interieur.gouv.fr). Les heures de vol, et en particulier le nombre d'atterrissages sur une altisurface déjà effectuées seront réputées acquises.

- **A l'initiative du bénéficiaire**

Le bénéficiaire se réserve le droit d'annuler une session de formation, sans qu'il ait besoin d'en exposer les motifs. Dans ce cas, le bénéficiaire en informe immédiatement le titulaire qui accuse réception de la demande par tout moyen permettant d'en attester une date certaine.

Dans ces conditions, la session annulée n'est pas facturée au bénéficiaire et le titulaire ne peut prétendre à aucune indemnité du fait de cette annulation.

ARTICLE 6. OBJECTIF ET CONTENU DE LA FORMATION QUALIFIANTE (POSTE 1 et 2)

La formation (*ab initio*, prorogation ou renouvellement) doit être dispensée dans le cadre d'un programme conforme à la réglementation en vigueur, et notamment au Règlement Aircrew Part.FCL815 et validé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Au titre de l'article 1.8. de l'annexe IV du Règlement N°2018/1139 Basic Regulation, le programme de formation doit satisfaire aux conditions suivantes :

- Un programme d'étude doit être établi pour chaque type de cours. Il devra à minima être approuvé par la DGAC. Sa version définitive sera validée par le bénéficiaire avant le démarrage de la première session ;
- Il doit être réparti entre enseignement théorique et instruction pratique au pilotage.

A ce titre, il comprend une formation théorique et une formation pratique en vol :

- Sur « roues » permettant d'obtenir le privilège de voler depuis et en direction de surfaces non enneigées et,
- Sur « skis » permettant d'obtenir le privilège de voler depuis et en direction de surfaces enneigées.

Les formations sont délivrées en langue française.

6.1. PROGRAMME DE FORMATION THEORIQUE QUALIFIANTE

Le programme de formation théorique doit comporter les connaissances théoriques « roues » et « skis ». Il concerne les stagiaires suivant une formation *ab initio*, prorogation ou renouvellement.

Conformément à l'annexe IV du Règlement N°2018/1139 dit Basic Régulation, le programme de formation doit permettre aux candidats pilotes d'acquérir et entretenir un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef et proportionnel aux risques liés au type d'activité concerné.

Les connaissances théoriques doivent couvrir au moins les aspects suivants :

- La réglementation applicable au vol en montagne ;
- La connaissance générale des aéronefs ;
- Les sujets techniques relatifs à la catégorie de l'aéronef ;
- La préparation au vol et performances ;
- La météorologie ;
- La nivologie ;
- La conduite sur neige ;
- La navigation ;
- La sécurité en montagne ;
- Les performances et limites humaines ;
- Les principes de vol ;
- Les communications ;
- Les techniques de décollage et d'atterrissage ;
- Les compétences non techniques, dont la détection et la gestion des menaces et des erreurs.

Des items supplémentaires, en lien avec la formation, peuvent être proposés par le titulaire et inclus dans la formation théorique.

6.2. FORMATION PRATIQUE QUALIFIANTE (FORMATION EN VOL)

6.2.1. PRE-REQUIS AVANT LA FORMATION EN VOL

A l'issue de la formation théorique, l'instructeur montagne (MI) titulaire évalue les connaissances théoriques des candidats pilotes. **A ce titre, il est souhaitable que le titulaire propose dans son mémoire technique, une grille en vue de cette évaluation.**

L'instructeur validera que le candidat pilote a les connaissances théoriques pour poursuivre la formation par la pratique en vol.

6.2.2. CONTENU DE LA FORMATION EN VOL

La formation en vol (*ab initio*, prorogation ou renouvellement) comprendra à minima les items prévus par le formulaire 91FORMEXA établi par la DGAC afin de préparer les candidats pilotes à l'examen pratique. Elle sera conforme aux directives et règlements de la DGAC.

La formation en vol se fait sur « roues » ou sur « skis » en fonction des conditions météorologiques.

Avant chaque vol, l'instructeur montagne (MI) informera le candidat pilote des objectifs de la séance, et la méthode d'évaluation des compétences. Il vérifiera les connaissances du candidat pilote en vue de la compréhension des exercices à réaliser au cours de la séance. Chaque vol sera suivi d'un débriefing comprenant entre autres les compétences évaluées, les ajustements nécessaires, et le programme de la séance suivante.

6.2.3. ATERRISSAGES

Lors de la formation en vol, les atterrissages sont réalisés soit à ski, soit à roue sur :

- Au moins deux (2) altisurfaces différentes définies par arrêté préfectoral en particulier sur des glaciers ;

- Au moins un aéroport qualifié dans leur arrêté d'agrément ou de création, ou inscrit à la liste n°3 « aérodromes à usage restreint » de l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation.

6.2.4. UTILISATION DES AERONEFS DU TITULAIRE

La formation en vol est réalisée sur les aéronefs du titulaire. Les aéronefs doivent satisfaire aux conditions décrites à l'article 10 du présent CCTP. Le carburant est à la charge du titulaire.

6.2.5. VOLUME HORAIRE DE LA FORMATION PRATIQUE

Le temps de vol est de :

- 15 heures minimum par pilote pour la qualification *ab initio* ;
- 12 heures minimum par pilote pour la prorogation et le renouvellement de qualification.

Le titulaire peut augmenter le volume horaire en fonction des besoins et la progression des candidats pilotes, dans la limite de 2 heures supplémentaires.

6.2.6. SYSTEME D'EVALUATION ET DE NOTATION DES CANDIDATS PILOTE POUR LES FORMATIONS QUALIFIANTES

Conformément à l'annexe IV du Règlement N°2018/1139 dit Basic Régulation, notamment son article 1.3. « Démonstration et maintien des connaissances théoriques », le programme de formation du DTO doit satisfaire aux conditions suivantes :

1.3.1. L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par l'évaluation continue pendant la formation et, le cas échéant, par des examens.

1.3.2. Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles doit être proportionnée au niveau de risque lié à l'activité.

Le programme de formation prévoit un système d'évaluation continue des pilotes candidats, leur progression sur l'ensemble des compétences (techniques et non techniques). Il prend la forme d'une grille de notation proposée par le titulaire dans son mémoire technique.

6.2.7. PRESENTATION DES CANDIDATS PILOTES A L'EXAMEN PRATIQUE

Cet examen pratique n'est valable que pour les formations *ab initio*, prorogation et renouvellement.

À l'issue de la formation théorique et pratique, une évaluation du candidat pilote est organisée par le titulaire, avant son inscription à l'examen pour la qualification européenne vol en montagne.

L'évaluation préalable à l'inscription à l'examen comprend un contrôle des connaissances théoriques et un vol d'évaluation.

Le titulaire vérifiera que le candidat pilote remplit les conditions décrites dans le Règlement Aircrew, PART.FCL.030 :

- Le candidat devra avoir suivi et réussi l'examen théorique requis (la forme et le contenu pourront être proposés par le titulaire dans son mémoire technique) ;
- Le candidat doit être recommandé pour l'examen par le DTO/responsable de formation.

Si l'évaluation est positive, le titulaire présente le candidat pilote à l'examen pratique.

Si le vol d'évaluation n'est pas concluant, le titulaire met en place un complément de formation qui ne peut excéder deux (2) heures de vol. Le prix de ces deux (2) heures de vol sont chiffrées dans l'annexe I à l'acte d'engagement relative aux prix. Il peut arriver qu'un candidat ne soit pas présenté à l'examen car il ne remplit pas les critères de la grille d'évaluation. Il repassera lors d'une nouvelle session ultérieure.

Le titulaire est en charge des formalités administratives pour la présentation des candidats pilotes à l'examen pratique de la qualification (formulaire 96FORMEXA de la DGAC). Les frais liés à l'examen sont inclus dans le prix de la formation initiale, de renouvellement ou de prorogation (*Cf. annexe I à l'acte d'engagement relative aux prix*).

Les stagiaires bénéficiant d'un stage découverte ou d'un stage maintien de compétence ne sont pas concernés par un quelconque examen théorique ou pratique, et, à ce titre, ne sont pas concernés par le vol d'évaluation.

6.2.8. EXAMEN PRATIQUE POUR LA DELIVRANCE, LA PROROGATION OU LE RENOUELEMENT D'UNE QUALIFICATION

- **Examen pratique pour la délivrance d'une qualification**

L'examen pratique répond aux dispositions du FCL.815 (c) du Règlement Aircrew et comprend :

- Un examen oral portant sur les connaissances théoriques ;
- Six (6) atterrissages sur au moins deux (2) surfaces différentes pour lesquelles une qualification de vol en montagne est jugée nécessaire et qui sont autres que la surface de départ.

L'examen pratique est effectué par un examinateur FE qualifié, proposé par le titulaire.

- **Examen pratique pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification**

L'examen pratique pour la prorogation ou le renouvellement d'une qualification montagne répond aux dispositions du FCL.815 (e) et (f) :

Prorogation :

Les candidats devront soit :

- Avoir accompli au moins six (6) atterrissages, sur une surface désignée comme nécessitant une qualification de vol en montagne, au cours des deux (2) années précédentes
- Avoir réussi un contrôle de compétences satisfaisant aux exigences du point (c) (cité supra).

Renouvellement :

Si la qualification est arrivée à échéance, le candidat devra satisfaire à l'exigence du point e) 2) du FCL.815.

ARTICLE 7. OBJECTIF ET CONTENU DE LA FORMATION NON QUALIFIANTE (POSTE 3 ET 4)

7.1. FORMATION MAINTIEN EN COMPETENCE

Cette formation s'adresse aux pilotes déjà titulaires d'une qualification en cours de validité, qui souhaite entretenir un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef et proportionnel aux risques liés au type d'activité concerné.

Cette formation ne comporte qu'une partie pratique.

Elle comprend douze (12) heures maximum de vol par pilote. Un vol d'évaluation est réalisé avec un instructeur montagne MI. A l'issue de ce vol, l'instructeur montagne MI définira avec le candidat pilote un planning des vols et des objectifs de chaque séance, ainsi que des thématiques et manœuvres à approfondir.

A l'issue de chaque formation, le titulaire rédige un compte-rendu de la formation, daté et signé tel que décrit à l'article 11 du CCTP, qu'il transmettra au chef du personnel navigant du GASC.

Le titulaire délivre une attestation de stage à chaque candidat pilote ayant suivi la formation.

Cette formation n'est sanctionnée par aucun examen ni pratique, ni théorique.

7.2. STAGE « DECOUVERTE »

Le stage de « découverte » ne fait l'objet d'aucune norme réglementaire. Il est destiné à donner une première acculturation « montagne » aux candidats pilotes afin de les sensibiliser aux particularités et aux dangers du vol en montagne.

La formation sera composée :

- d'une partie théorique : les thèmes qui peuvent être abordés sont listés à l'article 6.1. du présent CCTP ;
- d'une partie pratique : les items abordés parmi ceux listés dans le formulaire 91FORMEXA. Le temps de vol est de 5h30 maximum par pilote pour le stage découverte.

L'instructeur adapte le contenu du stage au niveau du candidat. Cette formation n'est sanctionnée par aucun examen ni pratique, ni théorique.

ARTICLE 8. ORGANISME DE FORMATION

Le titulaire est un organisme de formation agréé (declared training organisation – DTO) approuvé par l'Autorité de surveillance compétente en France, à savoir la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en France.

Le DTO répond aux exigences de l'article 10 bis et de l'annexe VIII du Règlement Aircrew (Exigences relatives aux organismes de formation déclarés).

L'organisme de formation doit impérativement disposer de l'agrément DGAC « vol en montagne » avec les deux (2) options « roues » et « skis ».

ARTICLE 9. EQUIPE PEDAGOGIQUE

Il appartient au titulaire de mettre à disposition les moyens humains nécessaires à la bonne exécution des prestations de l'accord-cadre.

9.1. PERSONNEL ENCADRANT

Phase théorique et pratique :

- Instructeur montagne (MI – mountain instructor)

L'intervention d'instructeurs spécialisés (guide accompagnateur, médecin aéronautique, etc).

Examen pratique :

- Examineur en vol (FE – flight examiner)

Chaque personnel encadrant doit démontrer qu'il dispose des agréments nécessaires et d'une expérience suffisante à l'exercice de ses fonctions.

9.2. COMPETENCES ET QUALIFICATIONS DES INTERVENANTS

Conformément à l'article 26 du règlement Basic Regulation, les instructeurs et examinateurs chargés de dispenser l'entraînement au vol ou d'évaluer la compétence des pilotes, ainsi que les examinateurs aéromédicaux, sont tenus d'être titulaires des certificats nécessaires à l'exercice de leurs activités.

L'instruction théorique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils doivent :

- Posséder les connaissances requises dans le domaine et de l'instruction dispensée et,
- Etre en mesure d'utiliser les techniques d'instruction appropriées.

L'instruction au pilotage en vol doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui répondent aux exigences suivantes :

- Satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expériences requises pour l'instruction dispensée ;
- Etre capable d'utiliser les techniques d'instruction appropriées,
- Avoir pratiqué les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol destinées à fournir une instruction au pilotage ;
- Avoir démontré leur capacité à enseigner dans les domaines où l'instruction au pilotage doit être dispensée, y compris l'instruction concernant les procédures avant le vol, après le vol et au sol, et
- Suivre régulièrement des formations de remise à niveau pour assurer l'actualisation du niveau de l'instruction.

Les responsables de l'évaluation de l'aptitude des pilotes doivent :

- Satisfaire aux exigences concernant les instructeurs de vol ou les instructeurs sur simulateur de vol, et
- Être capables d'évaluer les performances des pilotes et d'effectuer des tests et des contrôles en vol.

9.3. REMPLACEMENT D'UN INTERVENANT A L'INITIATIVE DU TITULAIRE

En cas d'impossibilité ponctuelle du maintien de la session de formation par l'intervenant désigné, le titulaire assurera son remplacement et en informera par écrit le bénéficiaire dans un délai raisonnable de quinze (15) jours. Une nouvelle séance, conforme aux prescriptions du

marché, sera proposée par le titulaire, si l'inexécution de la prestation du marché était due à la non présentation du formateur le jour de la formation.

Le titulaire ne peut changer d'intervenant en cours d'exécution de l'accord-cadre qu'avec l'accord du bénéficiaire. Dans ce cas, le titulaire doit en aviser le bénéficiaire au plus tard dix (10) jours ouvrés avant la session de formation. Il communique les motifs de cette modification ainsi que le profil et les compétences du nouvel intervenant et prend toutes les dispositions nécessaires pour que la bonne exécution des prestations ne s'en trouve pas compromise.

Toute information du bénéficiaire par le titulaire communiqué dans un délai inférieur à dix (10) jours avant le début de la session de formation peut donner lieu à l'application de pénalités prévues à l'article 19 « Pénalités » du CCAP.

Tout nouvel intervenant proposé doit justifier des compétences et qualifications énoncées à l'article ci-dessus.

En tout état de cause, il appartient au titulaire de maintenir, pendant toute la durée de l'accord-cadre et sans interruption, un niveau constant de qualité des prestations et des intervenants.

9.4. REFUS D'UN INTERVENANT PAR LE BENEFICIAIRE

Le bénéficiaire se réserve la possibilité de refuser la poursuite de l'intervention d'un collaborateur du titulaire notamment si les compétences de ce dernier ne correspondent pas aux niveaux de qualité prévus dans les documents contractuels régissant le présent accord-cadre. Dans ce cas, le titulaire a l'obligation, dans un délai maximum de dix (10) jours ouvrés à compter de la notification écrite de réfutation qui lui est adressée, de proposer un nouvel intervenant ayant les compétences et qualifications exigées au présent article. Tout retard du titulaire dans la proposition d'un nouvel intervenant peut donner lieu à l'application de pénalités prévues à l'article 19.3 « Pénalité applicable en cas de changement d'intervenant » du CCAP.

ARTICLE 10. Moyens pédagogiques

Le titulaire met à disposition les locaux, le matériel et les documents nécessaires à la bonne exécution des formations.

Pour la partie pratique en vol des formations, le titulaire met à disposition un aéronef et un instructeur par session de formation, selon le format précisé dans l'article 5 du présent CCTP.

Les aéronefs utilisés pour la formation doivent satisfaire aux exigences suivantes :

- Être immatriculés en France/Union Européenne ;
- Détenir un certificat de navigabilité standard ;
- Être équipés, entretenus et exploités conformément à la réglementation applicable.

ARTICLE 11. COMPTE-RENDU ET BILAN A L'ISSUE DE LA FORMATION

A l'issue de chaque formation, le titulaire rédige un compte-rendu de la formation réalisée, daté et signé comprenant les informations suivantes :

- Les nom et prénom du candidat pilote, le type et le numéro de sa licence ;
- Le type (*ab initio*, prorogation, renouvellement) et les dates de formation ;
- L'avion utilisé ;

- L'itinéraire et le temps de vol effectués ;
- Le nombre d'atterrissage en montagne (sur roues ou sur skis), et la liste des altisurfaces ou altiports où ils ont été réalisés ;
- Les informations relatives au DTO ayant dispensé la formation ;
- Les nom et prénom de l'instructeur, et son numéro de licence ;
- Les nom et prénom du responsable pédagogique du DTO, et son numéro de licence ;
- La grille d'évaluation.

Chaque compte-rendu est adressé, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la fin de la session, à l'adresse fonctionnelle suivante : basc-cpn@interieur.gouv.fr

Tout retard dans la transmission des comptes rendus peut entraîner l'application de pénalités dans les conditions définies à l'article 19.5 « Pénalités pour retard dans la transmission des documents » du CCAP.

ANNEXE I. RÈGLEMENT UE « AIRCREW » PARTIE FCL.815 QUALIFICATION DE VOL EN MONTAGNE

a) Privilèges. Les privilèges du titulaire d'une qualification de vol en montagne permettent de piloter des avions ou des ou des TMG vers et au départ de surfaces pour lesquelles les autorités appropriées désignées par les Etats membres jugent qu'une telle qualification est nécessaire. Les titulaires d'une LAPL ou d'une PPL leur octroyant des privilèges pour piloter des avions ou TMG peuvent obtenir la qualification initiale de vol en montagne soit sur :

- 1) Roues, pour exercer le privilège de voler vers et au départ desdites surfaces lorsqu'elles ne sont pas couvertes de neige, ou
- 2) Skis, pour exercer le privilège de voler vers et au départ des sites surfaces lorsqu'elles sont couvertes de neige ;
- 3) Les privilèges de qualification initiale peuvent être étendus soit aux privilèges pour les roues soit à ceux pour les skis lorsque le pilote a suivi un cours de familiarisation additionnel approprié, comportant une instruction théorique et une formation au vol avec un instructeur de vol en montagne.

b) Cours de formation. Les candidats à une qualification de vol en montagne devront avoir accompli, au cours d'une période de 24 mois, un cours théorique et une formation en vol auprès d'un DTO. Le contenu du cours correspondra aux privilèges de la qualification de vol montagne demandée.

c) Examen pratique. A l'issue de la formation, le candidat devra réussir un examen pratique avec un FE qualifié à cet effet. L'examen pratique devra inclure :

- 1) Un examen oral portant sur les connaissances théoriques ;
- 2) 6 atterrissages sur au moins 2 surfaces différentes pour lesquelles une qualification de vol en montagne est jugée nécessaire et qui sont autres que la surface de départ.

d) Validité. Une qualification pour la montagne sera valide pendant 24 mois.

e) Prorogation. Pour proroger la qualification de vol en montagne, les candidats devront soit :

- 1) Avoir accompli au moins 6 atterrissages, sur une surface désignée comme nécessitant une qualification de vol en montagne au cours des 2 années précédentes ;
- 2) Avoir réussi un contrôle de compétences satisfaisant aux exigences du point c).

f) Renouvellement. Si la qualification est arrivée à échéance, le candidat devra satisfaire à l'exigence du point 2) e).