



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile



Edition 2 du 07/04/2025



Historique des révisions

Edition	Date	Modifications
Edition 1	17/01/2025	Création
Edition 2	07/04/2025	• Corrections de forme et précisions • <u>A.4</u> : ajout de la possibilité de transférer vers la France un dossier médical détenu dans un autre pays européen • <u>B.2.2</u> : précision sur la possibilité de débiter une formation modulaire dans un DTO • <u>C.2</u> : ajout d'un paragraphe sur les labellisations d'ATO • <u>C.4</u> : précision en cas d'inexécution totale ou partielle de la formation

Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Muriel THOLE Chargée d'affaires à la MALGH	Rédacteurs	07/04/2025	
Karine GAY Adjointe au chef de la MALGH		07/04/2025	
Maxime ALIROT Chef de pôle Formations, écoles et simulateurs - DSAC/PN	Vérificateur	07/04/2025	
Didier ROUZET Directeur Technique DSAC/PN	Approbateur	07/04/2025	

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la Mission de l'aviation légère, générale et des hélicoptères (MALGH) à l'adresse suivante :

malgh-aviation-generale-helicopteres-bf@aviation-civile.gouv.fr

et ajouter en copie la Direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC/PN) à l'adresse suivante :

dsac-ato-pn-bf@aviation-civile.gouv.fr

Sommaire

A. S'INFORMER	4
1 – LES MÉTIERS DE PILOTE	5
1.1 Le pilote de ligne	5
1.2 Les autres pilotes professionnels	6
2 – LES CURSUS	6
2.1 L'école nationale de l'aviation civile (ENAC)	6
2.2 Les formations cadets de compagnies aériennes	7
2.3 La filière privée	8
2.4 La reconversion après une carrière de pilote militaire	8
3 – LE NIVEAU ACADÉMIQUE	8
4 – L'APTITUDE MÉDICALE	9
5 – LES COMPÉTENCES NON TECHNIQUES	9
B. LA FORMATION PILOTE DE LIGNE	11
1 – LES LICENCES ET QUALIFICATIONS À OBTENIR	11
1.1 Les licences	11
1.2 Les qualifications techniques	11
2 – LES TYPES DE FORMATION	13
2.1 La formation intégrée	13
2.2 La formation modulaire	13
3 – L'ESTIMATION DES FRAIS	15
3.1 La formation initiale	15
3.2 Les sélections compagnies	15
3.3 Le maintien des qualifications	15
C. BIEN CHOISIR SON ATO	16
1 – L'AGRÉMENT DES ATO	16
2 – LES LABELLISATIONS DES ATO	17
3 – LES ASPECTS FINANCIERS	17
4 – LE CONTRAT DE FORMATION	18
D. ET APRÈS	21
1 – LA QUALIFICATION DE TYPE	21
2 – LES SÉLECTIONS COMPAGNIES	21
ANNEXES	23
A1 - CONTRAT DE FORMATION PROFESSIONNELLE	24
A2 - GLOSSAIRE	26
A3 - REMERCIEMENTS	28

DEVENIR PILOTE DE LIGNE

Le métier de pilote de ligne d'avion suscite admiration et fascination chez de nombreux passionnés d'aviation.

En tant que pilote de ligne, vous serez chargé de transporter en toute sécurité des centaines de passagers. Derrière les commandes d'un avion se cache un métier exigeant, nécessitant une formation approfondie, une maîtrise technique et une capacité à gérer des situations parfois complexes.

Vous venez d'obtenir votre baccalauréat ou êtes en reconversion professionnelle et le métier de pilote de ligne vous attire ?

Découvrez dans ce guide pratique des conseils pour vous informer, vous aider et faciliter vos démarches dans le choix de votre formation de pilote de ligne avion.

A. S'INFORMER

Avec une prévision de 7,2 milliards de passagers dans le monde à l'horizon 2035 contre 5 milliards en 2024, le secteur aérien est en pleine expansion, ce qui entraîne une demande croissante de pilotes qualifiés.

Selon l'IATA, il faudra recruter plus de 500 000 pilotes d'ici 2050 pour répondre à cette montée en puissance. Cependant, ce chiffre doit s'interpréter au niveau mondial : les prévisions de croissance sur le marché européen sont par exemple plus faibles que sur le marché asiatique.

Avant de se lancer dans cette carrière prometteuse et exigeante, il est crucial de s'interroger sur ses capacités à obtenir une licence de pilote mais aussi à acquérir les compétences pour réussir une sélection en compagnie.

Par ailleurs, l'activité aéronautique étant cyclique, il est possible de sortir d'une école de formation de pilote dans une période creuse, sans embauche de pilotes pendant plusieurs années. Aussi, il est indispensable de s'interroger sur sa propre motivation, ses ressources financières et sa situation personnelle afin d'être prêt à faire face à une éventuelle période d'attente.

La formation de pilote, qui s'étend sur environ deux ans (selon le temps de mûrissement¹) est relativement coûteuse et exigeante et demande un engagement personnel significatif.

¹ **Le mûrissement** est une phase de vol après une première phase de formation pendant laquelle les pilotes vont acquérir une expérience pratique, développer leur prise de décision, leur conscience situationnelle et comprendre la responsabilité que comporte le pilotage d'un aéronef. Cette phase met particulièrement l'accent sur la sécurité, la gestion des imprévus et l'adaptation à des conditions variées.

1 – LES MÉTIERS DE PILOTE

1.1 Le pilote de ligne

Le pilote de ligne est titulaire d'une licence professionnelle (CPL - Commercial Pilot Licence, ATPL - Airline Transport Pilot Licence ou MPL – Multi-Pilot Licence) ; il fait partie de l'équipage de conduite. Il est responsable de la sécurité des passagers et de l'équipage, il peut également transporter du fret.

Le pilote de ligne débute sa carrière en qualité de **copilote** (Officier Pilote de Ligne / First Officer) et doit acquérir de l'expérience pendant plusieurs années avant de pouvoir accéder au titre de **commandant de bord** (CDB / Captain).

Les missions d'un pilote de ligne, responsable en priorité de la sécurité des vols, sont multiples :

- Préparation / révision du vol : prépare, révise et contrôle le dossier de vol, le plan de vol, les données techniques de l'appareil, le calcul de carburant, du chargement et les conditions météorologiques ;
- Préparation et contrôle du poste de pilotage, des équipements et matériels avec l'équipage de cabine avant le vol ;
- Communication des informations de vol avec le personnel de bord et le personnel technique au sol ;
- Surveillance des opérations de chargement logistique et de l'embarquement des passagers ;
- Réalisation et/ou surveillance des opérations de pilotage, en procédant aux vérifications techniques requises à chaque étape ;
- Ajustement du plan de vol en liaison avec les centres de contrôle aérien ;
- Rédaction et transmission des différents rapports de fin de vol.

Les compagnies aériennes commerciales restent les principaux employeurs pour les nouveaux pilotes, offrant des postes de copilote sur des vols nationaux et internationaux. Les pilotes trouvent des emplois dans les grandes compagnies aériennes mais également auprès des transporteurs régionaux.

En plus des compagnies aériennes traditionnelles, les pilotes peuvent envisager des carrières dans le **transport de fret aérien**. Ce secteur en croissance offre des perspectives d'itinéraires et d'horaires différentes de ceux du transport de passagers.

L'aviation d'affaires est un autre domaine prometteur pour les pilotes de ligne. Travailler pour des entreprises privées de trajets à la demande offre une expérience de vol plus personnalisée et souvent l'opportunité de piloter des appareils de pointe sur des itinéraires variés.

1.2 Les autres pilotes professionnels

Voici différents domaines dans lesquels un pilote professionnel civil peut exercer :

- Le **travail aérien** désigne l'utilisation d'avions pilotés par des pilotes professionnels pour la réalisation d'activités aériennes à caractère économique comme le remorquage de planeurs, le largage de parachutistes, la lutte contre les incendies, la surveillance des frontières, les photographies aériennes ou encore l'épandage agricole.
- **L'instruction en vol** : l'instructeur de vol forme les futurs pilotes professionnels comme ceux de loisirs. Fort d'une connaissance approfondie des avions et de la réglementation aérienne, il enseigne à ses élèves les manœuvres techniques et leur transmet la culture de sécurité aérienne. Dans le poste de pilotage, il développe la confiance et la prise de décision réfléchie de ses élèves afin de les préparer à gérer toute une variété de situations. Ce métier exige un équilibre entre pédagogie, expérience pratique et passion pour l'aviation. L'instructeur de vol joue un rôle clé dans la formation des pilotes, contribuant à l'essor d'une nouvelle génération d'aviateurs compétents et responsables.
- **Les services médicaux d'urgence** constituent un secteur vital, où les pilotes accomplissent des missions de sauvetage et de transport médical. Travailler dans ce domaine requiert non seulement des compétences de pilotage mais aussi une capacité à opérer sous pression et dans des situations inusuelles.
- **Le pilote d'essai** réalise les vols d'essai afin de tester les prototypes d'aéronef avant leur certification, ou avant la livraison d'un nouvel avion à un client. Il est formé par l'EPNER (École du personnel navigant d'essais et de réception).

2 – LES CURSUS

Pour commencer une carrière de pilote de ligne, plusieurs voies de formation s'offrent à vous :

- L'ENAC (École Nationale de l'Aviation Civile),
- Les cadets de compagnies aériennes,
- La filière privée.

Il est également possible de s'engager plus tardivement vers le métier de pilote de ligne, en reconversion après une carrière de pilote militaire, ou après une autre activité professionnelle.

2.1 L'école nationale de l'aviation civile ([ENAC](#))

Considérée par certains comme la voie royale, l'ENAC est historiquement associée à la compagnie aérienne Air France. Pour y accéder, vous devez avoir un profil post bac scientifique ou technologique (licence, classe préparatoire scientifique...) et avoir réussi le concours d'entrée.

La formation EPL (élève pilote de ligne) proposée par l'ENAC est gratuite et accessible après un concours très sélectif sous couvert que les candidats soient reconnus aptes physiquement.

La formation EPL à l'ENAC, c'est 3 voies d'accès :

- **EPL/S (Scientifique)** : de 16 à 23 ans, pour les étudiants sans connaissances aéronautiques, à partir de Bac+1.
- **EPL/U (Universitaire)** : de 17 à 28 ans
 - Pour les titulaires d'un diplôme scientifique Bac+3 ou d'un BTS ou BUT à caractère scientifique, et a minima d'une licence EASA LAPL (avion ou hélicoptère) ou d'une licence EASA SPL (planeur) ou de l'ATPL théorique avion ;
 - Ou pour les titulaires de 120 crédits ECTS et détenteur de l'ATPL théorique avion et a minima d'une licence EASA LAPL (avion ou hélicoptère) ou d'une licence EASA SPL (planeur).
- **EPL/P (Pratique)** : de 18 à 30 ans, titulaire du baccalauréat, de la licence de pilote professionnel (CPL) et de l'ATPL théorique avion.



Le candidat ne peut pas se présenter plus de trois fois aux oraux du concours d'élève pilote de ligne (toutes filières confondues). Ne sont comptabilisées comme présentations que celles qui ont amené l'élimination d'un candidat lors de l'une des épreuves d'admission.

Les avantages de la formation ENAC sont :

- Une formation gratuite ;
- Des facilités pour intégrer Air France (les EPL sont exemptés d'une partie du programme de la sélection Air France. Ils la débutent au niveau des entretiens de groupe et individuels).

Vous trouverez plus d'informations dans le guide EPL de l'ENAC : [GUIDE EPL](#) et sur le site internet de l'Association Générale des Élèves Pilotes de l'Aviation Civile : [AGEPAC](#)

2.2 Les formations cadets de compagnies aériennes

Les formations cadets ont fait leur apparition dans les périodes de forte demande de pilotes dans les compagnies aériennes. Pendant ces périodes, le manque de pilotes amène les compagnies à former elles-mêmes leurs pilotes de l'ab-initio (zéro heure de vol) jusqu'au premier vol sur avion de ligne avec passagers.

Ce sont des formations longues et coûteuses pour la compagnie, la sélection est donc très poussée et le nombre de places adapté au besoin de chaque compagnie.

Voici une liste de compagnies aériennes européennes ayant proposé une formation cadets :

- Air France
- Wizzair
- Volotea
- Easyjet
- Luxair
- Aer Lingus
- Air Baltic
- TUI

Les avantages de la formation cadet sont :

- Une formation qui peut-être, suivant les compagnies, partiellement ou totalement gratuite (Air France) ;
- Un emploi direct dans une compagnie aérienne, qui peut néanmoins être conditionné, pour certaines compagnies, à l'ouverture d'embauches au moment de la sortie de formation.

2.3 La filière privée

Ce cursus consiste à suivre une formation de pilote de ligne dans une école privée. La formation est payante et avoisine les 100 000€ pour une formation complète ab initio.

Il existe de nombreuses écoles en France ou en Europe. La liste des écoles de pilote agréées en France est publiée par la DGAC : [liste des ATO agréés par la DGAC](#)

Il existe 2 types de formations : la formation **intégrée** ou la formation **modulaire**.

Il n'y a pas de concours d'entrée, l'école devra néanmoins s'assurer que l'élève a un niveau suffisant pour réussir cette formation exigeante. En cas d'échec à ces évaluations, l'école pourra proposer une remise à niveau (notamment en mathématiques, physique ou anglais).

Les avantages de la formation en école privée sont :

- Une formation ouverte au plus grand nombre ;
- Une formation qui peut s'adapter aux contraintes calendaires des élèves.

En raison des possibilités de modularité et d'adaptation au profil du stagiaire, la filière privée est notamment adaptée à celui qui souhaite s'engager dans une carrière de pilote de ligne après une autre expérience professionnelle, y compris aéronautique.

A noter qu'un compte personnel de formation (CPF) peut être utilisé pour financer en partie une formation de pilote professionnel.

2.4 La reconversion après une carrière de pilote militaire

Beaucoup de pilotes de ligne sont d'anciens pilotes militaires. En effet, que ce soient des pilotes de chasse ou des pilotes de transport, ils ont pu obtenir des licences civiles pendant leur carrière militaire. Cela leur a permis, à la fin de leur contrat, de postuler en sélection pour rejoindre une compagnie aérienne.

3 – LE NIVEAU ACADÉMIQUE

Pour envisager une formation de pilote de ligne, il est nécessaire d'avoir un niveau scolaire minimum en :

- Mathématiques (maîtrise du calcul mental, bases de trigonométrie, ...),
- Physique (notions de mécanique du mouvement, d'énergie, ...),
- Anglais (bonne compréhension orale et écrite, et expression orale).

Un bon niveau d'anglais général est indispensable dans ce métier car :

- La documentation technique relative à l'appareil que vous utiliserez sera rédigée en anglais ;

- La plupart de vos collègues ne seront pas francophones, l'anglais sera donc la langue de travail et l'ensemble des procédures au sein du cockpit se passeront en anglais ;
- Au moins une partie de vos destinations sera hors de France. Vous devrez donc interagir avec du personnel au sol (contrôleurs aériens, exploitants d'aérodrome, assistance en escale...) qui ne sera pas francophone.

4 – L'APTITUDE MÉDICALE

Pour s'assurer qu'un pilote professionnel est physiquement et mentalement apte à gérer ses responsabilités et les exigences de son métier, il doit passer des visites médicales chaque année, et ce, tout au long de sa carrière.

Il ne doit pas présenter de blessure, de maladie ou d'infirmité qui pourrait constituer un obstacle à l'exercice de ses fonctions.

En cas d'inaptitude, les privilèges de sa licence de pilote sont suspendus.



Il est donc fortement recommandé de vérifier son aptitude médicale avant tout engagement important (notamment financier).

Pour ce faire, il faut passer la visite médicale applicable aux pilotes professionnels et obtenir votre certificat médical de **classe 1** (les exigences médicales à satisfaire sont détaillées dans la partie MED du règlement (UE) n°1178/2011 de la Commission européenne du 3 novembre 2011).

L'examen médical d'admission se pratique dans un centre aéromédical (AeMC) agréé. Pour obtenir une licence de pilote délivrée par la DGAC, vous devez passer l'examen médical dans un AeMC français ou faire transférer vers la DGAC votre dossier médical si vous avez passé votre examen médical dans un AeMC agréé d'un autre Etat européen. La liste des AeMC français est publiée par la DGAC : [liste des AeMC agréés par la DGAC](#).

Le coût moyen d'une visite initiale classe 1 est de l'ordre de 600 euros. La visite de renouvellement est d'environ 300 euros.

5 – LES COMPÉTENCES NON TECHNIQUES

Être pilote de ligne requiert des qualités spécifiques liées aux grandes responsabilités qu'implique ce métier.

Les **compétences non techniques** que l'élève-pilote doit détenir afin d'assurer une sécurité optimale et que les recruteurs de compagnies attendent de leurs futurs pilotes sont :

- **Capacité de jugement et prise de décision** : Face à des situations complexes ou d'urgence, un pilote de ligne doit être capable de prendre des décisions rapides et judicieuses. Cette capacité repose sur une évaluation précise des situations et sur une analyse rationnelle des risques.
- **Gestion du stress** : La capacité à rester calme sous pression est essentielle. Les pilotes doivent gérer efficacement le stress pour maintenir une prise de décision claire et une performance optimale, même dans des situations imprévues.
- **Compétences en communication** : Une communication claire et efficace est nécessaire, non seulement avec l'équipage de cabine et les contrôleurs aériens, mais aussi avec les passagers. Transmettre des informations de manière précise et rassurante est un aspect clé du rôle du pilote.

- **Conscience situationnelle** : Un pilote doit être constamment conscient de son environnement, y compris des conditions météorologiques, de la position de l'avion, et des actions d'autres avions à proximité.
- **Leadership** : Les pilotes de ligne sont souvent vus comme des leaders de leur équipe. Ils doivent diriger l'équipage avec assurance et compétence, en inspirant confiance et en instaurant une culture de sécurité.
- **Adaptabilité et flexibilité** : La capacité à s'adapter aux changements et à rester flexible face aux horaires irréguliers, aux itinéraires modifiés, aux différentes conditions de vol et à tout imprévu, est importante. Cette attitude suppose que le pilote soit ouvert d'esprit, disponible pour recevoir une information, et capable de se remettre en question.

Exercer le métier de pilote exige des facultés complémentaires :

- **La résistance physique** : Le pilote doit pouvoir supporter de nombreux déplacements, des vols de nuit, des changements de climat et des décalages horaires fréquents ; il doit donc être en bonne condition physique.
- **La résilience** : Le pilote d'avion est souvent loin de chez lui et de sa famille. Il doit aussi faire preuve de sang-froid et de calme pour réagir en fonction des imprévus en vol.

Il doit être exemplaire, et ce dès le début de la formation pratique.

1 – LES LICENCES ET QUALIFICATIONS À OBTENIR

1.1 Les licences

Pour exercer le métier de pilote de ligne en Europe, il faut détenir une licence de pilote professionnel délivrée conformément aux normes européennes de l'EASA (CPL – Commercial Pilot Licence, ATPL – Airline Transport Pilot Licence ou MPL - Multi-Pilot Licence).

La licence CPL est nécessaire pour commencer le métier de pilote de ligne en tant que copilote. Elle s'obtient à la suite d'une formation et d'examens théoriques et pratiques et permet d'être rémunéré en tant que pilote professionnel.

La licence MPL permet d'exercer uniquement comme copilote sur un avion multi-pilote dans une compagnie aérienne. La formation pour ce type de licence est obligatoirement supervisée par une compagnie aérienne et fera donc suite à une sélection organisée par ladite compagnie, qui s'engagera en retour à vous former et à vous employer comme copilote à l'issue, en fonction de ses besoins.

La licence ATPL est nécessaire pour prendre la fonction de commandant de bord dans une compagnie aérienne. Elle s'obtient plusieurs années après avoir commencé sa carrière en tant que copilote (il faut notamment une expérience minimum de 1 500 heures de vol dont 500 heures en opération multipilote).

L'exercice des privilèges octroyés par une licence dépendra de la validité des qualifications techniques détenues et de la validité du certificat médical.

1.2 Les qualifications techniques

Les qualifications à détenir sur sa licence pour devenir pilote de ligne sont (*en italique les qualifications minimales pour exercer en tant que pilote commercial*) :

- **La QC SEP (qualification de classe SEP - Single Engine single Pilot)** : Elle permet de piloter des avions monomoteur.
- **La QC MEP (qualification de classe MEP - Multi Engine Piston)** : Elle permet de piloter des avions bimoteurs.
- **La QVN (Qualification de Vol de Nuit)** : Elle permet d'effectuer des vols de nuit en conditions de vol à vue.
- **L'anglais ou FCL.055** : Les pilotes d'avions ne pourront exercer les privilèges de leur licence et de leurs qualifications que si leurs compétences linguistiques sont validées (et en cours de validité) sur leur licence, soit en l'anglais, soit dans la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques effectuées pendant le vol.

Il est fortement recommandé de passer l'examen FCL055 avant le début de votre formation pratique. En effet, votre qualification IR (instrument rating) ne pourra être apposée sur votre licence qu'après l'obtention de l'aptitude à la pratique de la langue anglaise.

L'examen FCL055 sera évalué par un **LPE (language proficiency examiner)**. Il peut être passé dans un centre de la DGAC, dans un **LPO (language proficiency organisation)**, organisme de test linguistique agréé par une autorité compétente, ou auprès d'un LPE certifié par une autorité compétente. Un examen passé au sein d'un centre d'examens agréé dans un autre Etat-membre de l'EASA, sera reconnu par votre autorité de tutelle.

Le niveau minimal admissible de compétences linguistiques (utilisation de la phraséologie aéronautique et du langage usuel) est le niveau 4 ; ce niveau conditionnera la durée de validité de votre aptitude à la radiotéléphonie en langue anglaise :

- Niveau 4 (niveau opérationnel) : aptitude valable 4 ans,
- Niveau 5 (niveau avancé) : aptitude valable 6 ans,
- Niveau 6 (niveau expert) : aptitude valable à vie.



Beaucoup de compagnies aériennes demandent un niveau 5 minimum.

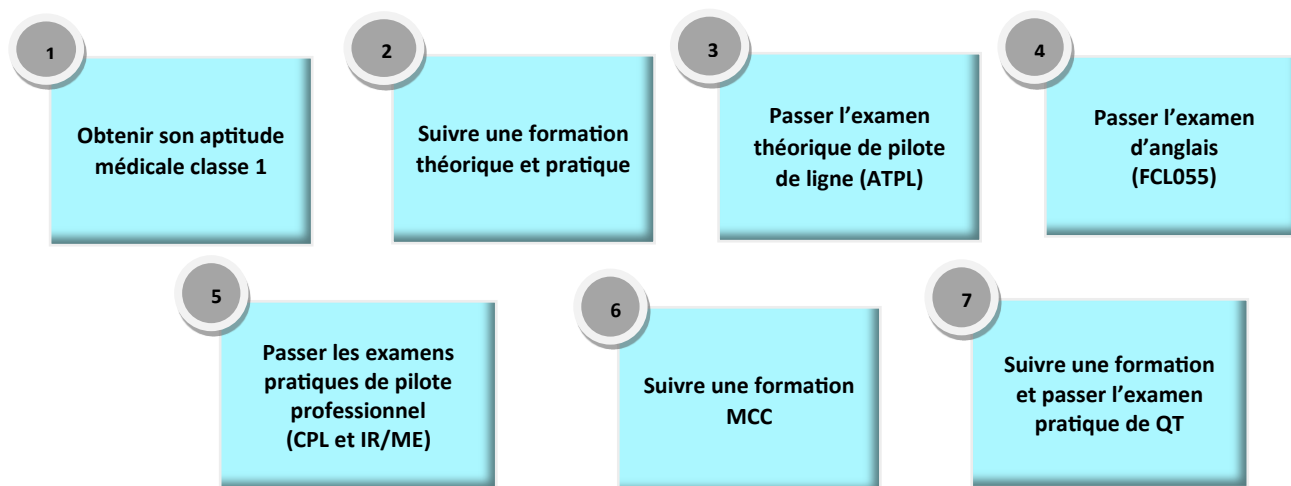
- **La qualification IR/SE (Instrument Rating Single Engine)** : Elle permet de piloter aux instruments sur des avions monomoteurs.
- **La qualification IR/ME (Instrument Rating Multi Engine)** : Elle permet de piloter aux instruments sur des avions multimoteurs. Elle est nécessaire sur la quasi-totalité des avions de ligne (Airbus, Boeing, ATR, etc ...).
- **La MCC (Multi Crew Cooperation)** : Cette formation consiste à apprendre à travailler et coopérer dans un environnement multi-pilote, sous la gestion du commandant de bord. Elle est obligatoire avant de suivre une formation de qualification de type avion. A noter que :
 - une MCC JOC (Jet Oriented Course) est une appellation commerciale pour indiquer que la MCC est faite sur un simulateur d'avion représentant un jet.
 - une MCC APS (Airline Pilot Standards) est une MCC faite sur un simulateur d'avion représentant un jet et permettant de se former sur des scénarios d'exploitation de compagnies aériennes.



Beaucoup de compagnies demandent, lors de leur sélection, que le pilote ait fait une MCC APS.

- **L'Advanced UPRT (Upset Prevention Recovery Training)** : L'UPRT avancé est une formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle d'un avion. Cette formation comprend :
 - une formation théorique et pratique à la prévention de la perte de contrôle d'un avion et
 - une formation théorique et pratique à la récupération à la suite de la perte de contrôle d'un avion.
- **La QT (Qualification de type - Type rating)** : C'est une qualification sur l'avion de ligne que vous allez piloter. Il s'agit de la dernière étape de votre formation.

Étapes clés de la formation d'un pilote de ligne



2 – LES TYPES DE FORMATION

Les formations de pilote professionnel sont régies par les normes européennes de l'EASA. Il existe 2 cursus types :

2.1 La formation intégrée

Le stagiaire entre au sein d'un organisme de formation pour apprendre à devenir un pilote professionnel sans nécessité d'avoir une expérience préalable. La formation se déroule entre 12 mois minimum et 3 ans maximum au sein d'un même organisme de formation.

Avantages :

- Formation sur une période réduite ;
- Continuité de la pédagogie au sein du même organisme.

Inconvénients :

- Offre moins de souplesse de planification que la formation modulaire ;
- Coût de la formation plus concentré.

2.2 La formation modulaire

Le stagiaire suit plusieurs blocs de formation pour obtenir les qualifications de pilote professionnel. Ces blocs peuvent être faits dans un ou plusieurs organismes, avec moins de contraintes d'enchaînement et de durée que les phases d'une formation intégrée. La formation est découpée et s'adapte au rythme de l'élève pilote.

A noter que le début d'une formation modulaire (LAPL, PPL, vol de nuit, mûrissement) peut aussi s'effectuer dans un organisme de formation déclarée (declared training organisation – DTO). La liste des DTO français est publiée par la DGAC : [liste des DTO français](#)

Avantages :

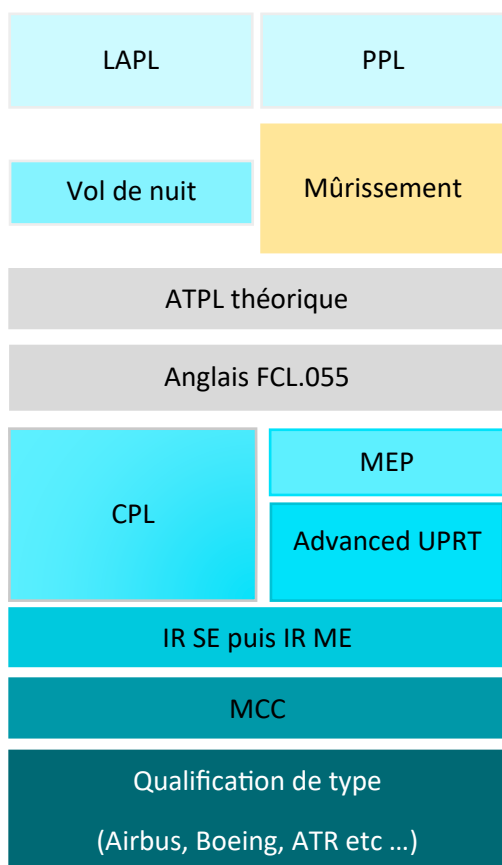
- Rythme choisi par l'élève pilote (celui-ci peut avoir une activité en parallèle : études, CDI, CDD, ...) ;
- Coût de la formation lissé sur chaque bloc (PPL, CPL, IR, MCC, etc ...) ;
- Le stagiaire élève pilote de ligne peut prendre plus de temps pour mûrir en tant que pilote.

Inconvénient :

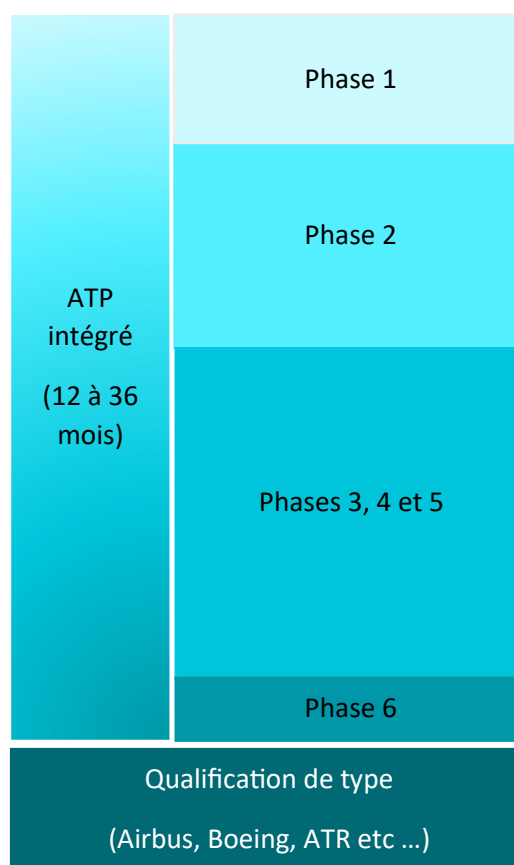
- Peut prendre plus de temps qu'une formation intégrée.

Comparaison des différents cursus :

Exemple de parcours modulaire



intégré



Le mûrissement est une phase importante. Elle permet de faire « grandir » le pilote avant qu'il devienne un pilote professionnel. Il est fortement recommandé au pilote de faire plusieurs longues navigations afin de s'habituer à :

- Gérer des conditions météorologiques changeantes,
- Découvrir de nouveaux environnements,
- Gérer sa fatigue,
- Planifier des vols complexes.

3 – L'ESTIMATION DES FRAIS

Devenir pilote de ligne comporte de nombreux frais qui doivent être soigneusement anticipés. Une prévision budgétaire rigoureuse est nécessaire pour couvrir non seulement la formation initiale mais aussi les diverses étapes au cours de sa recherche d'emploi.

3.1 La formation initiale

Les frais de formation (frais principaux), d'examens et l'achat de matériel indispensable, tels que casque, tablette, cartes de navigation, constituent des frais significatifs.

À cela s'ajoutent les frais pour passer les visites médicales, les frais de vie pendant toute la durée de formation, ainsi que les frais liés à l'émission des licences et qualifications nécessaires pour exercer la profession.

A noter qu'en application de l'article R. 611-4-IV du code de l'aviation civile, les demandeurs d'emploi sont exonérés des frais d'examen.

3.2 Les sélections compagnies

Une fois la formation terminée, le futur pilote devra également prendre en compte les frais liés à sa première embauche.

Cela inclut des dépenses pour la recherche d'emploi et les sélections en compagnie, telles que le transport, le logement temporaire et éventuellement des stages de préparation aux sélections (simulateur et entretien).

3.3 Le maintien des qualifications

Le maintien de la licence et des qualifications requiert des frais annuels qui peuvent être à la charge du pilote si celui-ci n'a pas d'employeur ou si l'employeur ne prend pas ces frais à sa charge.

Cela englobe la visite médicale annuelle ainsi que les frais de prorogation ou de renouvellement des qualifications détenues.

C. BIEN CHOISIR SON ATO

En Europe, la formation de pilote professionnel s'effectue au sein d'organismes de formation approuvés, dits ATO (approved training organisation).

Il est important de ne pas se préciter lors du choix de son ATO, de bien se renseigner et de comparer les informations obtenues de plusieurs ATO :

- Consultez la liste des organismes français agréés publiée par la direction générale de l'aviation civile : [liste des ATO agréés par la DGAC](#) ;
- Relevez les adresses, programmes de formation, partenariats éventuels avec des compagnies aériennes, formules particulières, logements disponibles, etc... ;
- Demandez des informations et les tarifs auprès des organismes sélectionnés ;
- Exigez des devis détaillés couvrant toute la formation (se référer au paragraphe 3 ci-après sur le contrat de formation pour les détails à demander) ;
- Visitez des forums spécialisés (anciens élèves) et des salons de formations et métiers de l'aéronautique ;
- Effectuez éventuellement un vol de découverte ;
- Visitez chaque ATO que vous aurez sélectionné ;
- Renseignez-vous sur les éventuelles formations sous-traitées par l'organisme (localisation notamment) ;
- Rencontrez l'équipe pédagogique, renseignez-vous sur le nombre d'élèves par instructeur, les taux de réussite, les raisons des éventuels retards ou échecs de formation ;
- Renseignez-vous sur les débouchés de leurs anciens élèves (placement des diplômés et temps nécessaire pour trouver un emploi) et les raisons qui ont pu conduire certains diplômés à ne pas trouver d'emploi ;
- Renseignez-vous également sur les éventuels suivis, préparations aux entretiens d'embauche et remises à niveau post-formation proposés par l'ATO.

1 – L'AGRÉMENT DES ATO

Chaque ATO détient un agrément délivré par la DGAC pour exercer son activité. Il est obtenu après le dépôt auprès de la DGAC des manuels et des programmes de formation de l'ATO et la réalisation d'audits par la DGAC. Les critères d'audit sont établis par l'Agence européenne de sécurité aérienne (EASA).

Il est fortement recommandé de ne signer un contrat de formation qu'avec l'ATO agréé pour la formation et non avec un éventuel sous-traitant de l'ATO ou un apporteur d'affaires.

N'hésitez pas à demander à l'ATO le certificat délivré par la DGAC : le nom et l'adresse de l'organisme doivent y figurer et vérifiez qu'il est bien listé sur la liste publiée par la DGAC.

2 – LES LABELLISATIONS DES ATO

Plusieurs organisations ont ou sont en train de développer des labels ou des processus de reconnaissance pour attester, au-delà de la conformité réglementaire vérifiée par la DGAC, de la qualité et de l'éthique d'un ATO.

On peut notamment citer la charte [CDOFAC](#) (charte déontologique des organismes de formation de l'aviation civile), développée et mise en œuvre par la société ESTRADS Certification, en lien avec l'organisme représentatif de la profession (GIPAG), démarche soutenue par la DGAC pour les ATO formant des pilotes professionnels.

La labellisation est une démarche propre au secteur professionnel, indépendante de la procédure d'agrément des organismes de formation menée par la DGAC.

3 – LES ASPECTS FINANCIERS

Voici quelques précautions importantes à prendre lorsque vous serez prêt à signer un contrat avec un ATO :

- Pour les formations intégrées, l'organisme doit proposer un échéancier de paiement établi en fonction de l'avancement des phases de la formation ;
- Renseignez-vous sur les modalités de financement et les conditions de remboursement en cas de situation d'échec ;
- En cas de doutes sur la fiabilité économique d'un organisme, consultez des forums en ligne pour vous aider à déterminer s'ils sont fondés ;
- Vérifiez sur les sites spécialisés ([infogreffe.fr](#), ...), la situation juridique et financière de l'école que vous envisagez de rejoindre ;
- N'hésitez pas à contacter d'anciens élèves (forum, alumni).

Un calendrier de versement équitable consiste à verser un petit pourcentage du prix de la formation lors de votre inscription (20% maximum conseillé), puis à faire des versements réguliers selon l'avancement de votre formation, et enfin à régler le solde avant l'examen en vol.

En cas de prêt bancaire, assurez-vous que le déblocage des fonds vers l'organisme respecte les principes énoncés ci-dessus.



Si l'ATO vous demande le paiement intégral de la formation au moment de l'inscription, REFUSEZ catégoriquement ! Et ce pour plusieurs raisons :

- Cette pratique n'est pas conforme au code du travail ;
- En cas de faillite de l'école, il est très probable que vous ne récupériez aucun des montants que vous avez déjà versés ;
- La réglementation vous donne la possibilité de changer d'organisme en cours de formation. Si l'intégralité de votre formation est déjà réglée, ce changement sera beaucoup plus compliqué.

4 - LE CONTRAT DE FORMATION

Le contrat de formation est le document qui encadre les relations entre l'élève et l'ATO. Son contenu est réglementé par le code du travail. Il est obligatoire et doit être conclu avant l'inscription définitive du stagiaire et tout règlement de frais.

Ce document est soumis à de nombreuses règles qui, si elles ne sont pas respectées, peuvent conduire à différentes sanctions allant d'une amende à la nullité du contrat (cf. articles L6353-1 à L6355-24 du code du travail).

Le stagiaire doit donc porter une attention toute particulière à ce document et se faire expliquer toute incompréhension.

Le contrat de formation doit préciser :

1° La nature, la durée, le programme et l'objet des actions de formation

Le contrat doit spécifier si la formation est modulaire ou intégrée et détailler les différentes phases de formation, les exigences pour passer de l'une à l'autre ainsi qu'un calendrier prévisionnel.

L'ATO et le stagiaire s'engagent à respecter le calendrier de formation. Pour ce faire, l'ATO doit mettre en place tous les moyens pédagogiques nécessaires. Ainsi, il est recommandé que la durée de la formation fasse l'objet d'un engagement avec pénalité pour non-respect, sauf à démontrer l'impossibilité du respect de cet engagement en raison de contraintes externes imprévisibles (ex : crise sanitaire, météo dégradée au-delà de la moyenne de la région, etc.).

Enfin, il est recommandé de détailler le nombre d'heures de cours et les heures de vol prévues : celles effectuées en solo, en double commande, sur avion monomoteur, sur avion bimoteur, sur simulateur, les types d'avion et de simulateur sur lesquels se dérouleront les différentes phases de la formation. Le renvoi par le contrat à des informations indiquées sur un site internet ne satisfait pas à l'obligation de détailler ces éléments dans le contrat de formation.

2° Le niveau de connaissances préalables requis pour suivre la formation

Cette obligation doit être mise en lien avec l'obligation de vérification par l'ATO du niveau des élèves. L'ATO doit s'assurer que le stagiaire a un niveau de connaissances suffisant pour suivre la formation. Elle peut proposer une remise à niveau si besoin avant le début de la formation. Les connaissances attendues concernent les mathématiques, la physique et l'anglais.

Il serait également intéressant que l'organisme propose des évaluations telles que des tests psychomoteurs et psychotechniques afin que le stagiaire puisse évaluer ces aptitudes qui seront très souvent exigées lors des sélections en compagnies.

3° Les conditions dans lesquelles la formation est donnée aux stagiaires, notamment les modalités de formation dans le cas des formations réalisées en tout ou en partie à distance, les moyens pédagogiques et techniques mis en œuvre ainsi que les modalités de contrôle des connaissances et la nature de la sanction éventuelle de la formation

Par exemple, il convient d'indiquer les lieux où se déroule la formation, de préciser clairement si la formation ATPL théorique se déroule en présentiel ou à distance, la langue utilisée en formation (anglais ou français), et d'indiquer si des abonnements à des plateformes de QCM sont inclus ou si des supports pédagogiques spécifiques (livres, ...) sont compris.

Il est également conseillé que le contrat décrive les modalités de traitement de l'échec : évaluations prévues par l'équipe pédagogique, mesures de remédiation, réentrainements possibles.

Enfin, en cas de partenariat avec une compagnie, le contrat doit préciser les modalités de présentations aux sélections de la compagnie. La consultation d'une liste des anciens élèves recrutés par cette compagnie partenaire vous permettra de vérifier la réalité du partenariat.

4° Les diplômes, titres ou références des personnes chargées de la formation prévue par le contrat

Le contrat doit indiquer une liste des instructeurs employés par l'ATO et qui sont susceptibles de former les stagiaires. Cette liste peut être annexée au contrat.

Il est recommandé qu'un (ou plusieurs) instructeur(s) vous soi(en)t principalement affecté(s). Des changements intempestifs d'instructeurs peuvent nuire à votre progression.

5° Les modalités de paiement ainsi que les conditions financières prévues en cas de cessation anticipée de la formation ou d'abandon en cours de stage

Le contrat doit indiquer le prix de la formation et les modalités de règlement de ce prix.

Le contrat doit préciser la décomposition du prix selon chaque phase de la formation.

Le code du travail prévoit que 30 % maximum du prix peut être encaissé à l'issue du délai de rétractation et que le solde donne lieu à échelonnement des paiements au fur et à mesure du déroulement de l'action de formation.

Il est donc formellement interdit d'exiger le règlement de l'entièreté du prix de la formation à la signature du contrat.

Il est recommandé que les ATO n'exigent le paiement que des fractions du prix correspondant aux phases de formation que les stagiaires sont admis à poursuivre (ex : ATPL théorique, CPL, IR, MCC). Il est aussi conseillé, dans le cas d'une formation intégrée, de ne payer avant le début de la formation que la portion du prix correspondant à l'ATPL théorique ou un montant inférieur à 20% du prix total de la formation.

Il doit être impérativement précisé ce que comprend le prix affiché et les stagiaires doivent être informés de toutes les dépenses supplémentaires prévisibles et indispensables au bon déroulement de leur formation afin qu'ils puissent déterminer de manière éclairée le coût global de leur formation.

Par exemple, il est nécessaire de préciser :

- Si sont compris ou non les frais d'examen, les taxes d'atterrissage, ou tout autres frais annexes (consommables comme le liquide de dégivrage...) et de proposer des modalités de calcul de ces frais supplémentaires ;
- Si l'achat d'un casque aéronautique, d'un uniforme, de cartes aéronautiques ou d'une tablette sont à prévoir ;
- Les coûts associés à des heures de vol ou de simulateur supplémentaires.

En cas d'inexécution totale ou partielle d'une prestation de formation, l'organisme rembourse au stagiaire les sommes indûment perçues de ce fait. Le contrat peut néanmoins prévoir, en fonction des responsabilités de chacun dans l'inexécution totale ou partielle de l'action de formation, le versement de sommes en dédommagement, en réparation ou pour dédit.

A noter que si, par suite de force majeure dûment reconnue, le stagiaire est empêché de suivre la formation, il peut rompre le contrat. Dans ce cas, seules les prestations effectivement dispensées sont rémunérées à due proportion de leur valeur prévue au contrat. Aucune somme en dédommagement, en réparation ou pour dédit ne pourra être demandée par l'organisme au stagiaire dans ce cas.

6° Le délai de rétractation

Le contrat doit prévoir un délai de rétractation de dix jours à compter de la signature du contrat au bénéfice du stagiaire. Le stagiaire qui se rétracte doit le faire par lettre recommandée avec avis de réception.

Les modalités d'exercice du droit de rétractation doivent être rappelées par le contrat.

Aucune somme ne peut être exigée du stagiaire avant l'expiration du délai de rétractation et il ne peut être payé, à l'expiration de ce délai, une somme supérieure à 30 % du prix convenu.

7° La modification du contrat de formation

Toute modification de la formation (paiement d'un supplément de frais pédagogiques, allongement, changement d'aéronefs, de simulateurs ou des moyens de formation, etc.) doit faire l'objet d'un avenant au contrat de formation et ne pourra intervenir qu'après la signature de cet avenant.

Le stagiaire pourra refuser ces modifications et exiger un remboursement des frais pédagogiques non-consommés.

8° Le règlement des différends

Une clause de règlement des différends doit être incluse. Elle doit préciser le tribunal français territorialement compétent pour régler les litiges.

Le règlement intérieur de l'ATO doit être remis au stagiaire avant son inscription définitive et tout règlement de frais.

Un contrat de formation professionnelle type reprenant les mentions minimales requises par les articles L6353-3 à L6353-8 du code du travail est fourni en annexe.

Des associations proposent des contrats de formation type, notamment adaptés à la formation ATP intégrée.

1 – LA QUALIFICATION DE TYPE

Très peu de compagnies recrutent sans la qualification de type (QT) :

- Certaines compagnies prendront à leur charge les frais de formation à la QT ;
- Avec d'autres compagnies, la QT vous sera facturée, soit directement, soit par le biais d'un prélèvement mensuel sur votre salaire pendant quelques années ou sous forme de dédit-formation ;
- Pour d'autres compagnies encore, détenir la QT sera un impératif avant de postuler.

Une QT est complexe et coûteuse à maintenir. Chaque année, vous devrez passer un test dans un simulateur, pour maintenir la validité de votre qualification.

Le coût de formation d'une QT sur ATR, Boeing 737, ou Airbus 320 s'élève entre 25 000 et 35 000 €.



Il est recommandé de vous engager dans cette formation si vos chances d'être rapidement sélectionné sont réelles.

Quelle QT choisir ? : Celle qui permettra de rejoindre une compagnie aérienne le plus rapidement possible, c'est-à-dire qui permettra de passer des sélections avec des compagnies exploitant des avions de ce type.

Que comprend une formation QT ? : elle est le plus souvent composée d'une formation théorique, d'une formation pratique sur simulateur puis d'une formation pratique sur avion (tours de piste).



Attention : la formation pratique sur avion doit être faite **au plus tard 6 mois** après le test terminant la formation sur simulateur.

Suivre la formation d'une QT dans l'ATO d'une compagnie aérienne n'offre en général pas d'avantage pour les sélections futures au sein de cette compagnie mais permet de se familiariser avec les procédures de la compagnie.

2 – LES SÉLECTIONS COMPAGNIES

Votre formation est maintenant achevée mais rappelez-vous que le rôle de l'ATO était de vous former et non de vous trouver un emploi. Vous devez donc maintenant passer les sélections des compagnies.

Ne soyez pas trop sélectif concernant les compagnies aériennes auxquelles vous envoyez votre candidature. L'objectif est d'acquérir une première expérience, idéalement d'au moins 500 heures de vol.

En cas de situation économique favorable, vous pourriez recevoir une convocation aux sélections assez rapidement. En revanche, en période de difficulté économique, l'attente peut être assez longue et décourageante.

Concernant votre CV, il doit refléter votre motivation, votre goût pour ce métier. Vous devrez expliquer pourquoi vous avez choisi cette compagnie dans votre lettre de motivation. Restez authentique.

Les compagnies aériennes suivent souvent les mêmes processus pour leur recrutement : des tests psychomoteurs et psychotechniques, un/des entretien(s) individuel(s), un/des entretien(s) de groupe, des tests poussés de connaissance et une séance de simulateur. Certains organismes proposent des préparations à ces sélections.

Pour évaluer vos compétences, beaucoup de compagnies vous soumettront à un examen théorique portant sur la réglementation et les connaissances de base de l'ATPL, suivi d'un test pratique dans un simulateur de vol.

Les compagnies vont évaluer votre aisance à piloter, votre capacité à travailler en équipage, la fluidité entre deux pilotes étant importante pour la sécurité des vols. Il est donc essentiel de revoir sérieusement la théorie, voire de faire une ou deux séances de simulateur pour se réentraîner.

Si vous détenez une qualification de type, postulez auprès de toutes les compagnies exploitant l'appareil et recrutant des candidats titulaires d'une licence EASA. Si vous n'avez pas de qualification de type, soumettez votre candidature auprès de toutes les compagnies qui recrutent des pilotes non qualifiés.

Maintenez scrupuleusement vos qualifications à jour. Les pilotes qui ne trouvent pas de travail sont souvent ceux qui ne gardent pas leurs qualifications à jour, ou ceux qui ont des exigences trop élevées, au niveau de la compagnie recherchée, ou de la base, c'est-à-dire de l'aéroport auquel le pilote est rattaché.

Il est très important de garder une pratique régulière afin de conserver le niveau que vous avez acquis lors de votre formation.

Une option pour garder une activité en vol est de faire du travail aérien (photo aérienne, remorquage de planeurs, largage de parachutistes, convoyage, épandage...).

Vous pouvez également suivre un stage de formation pour devenir instructeur, ce qui est très formateur, et la pratique de l'instruction vous permettra d'élever rapidement et efficacement votre propre niveau, ainsi que d'être informé des évolutions réglementaires et opérationnelles.



ANNEXES



A1 - CONTRAT DE FORMATION PROFESSIONNELLE

(articles L.6353-3 et suivants du code du travail)

Entre les soussignés :

1) (Nom de l'organisme de formation) enregistré sous le numéro de déclaration d'activité auprès de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Économie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités (DRIEETS)

2)
(Nom, prénom et adresse du cocontractant)

ci-après désigné le stagiaire.

Article 1 : Objet

En exécution du présent contrat, l'organisme de formation s'engage à organiser l'action de formation intitulée

Article 2 : Nature et caractéristiques de l'action de formation

o L'action de formation entre dans la catégorie des actions de prévues par l'article L.6313-1 du Code du travail

o Elle a pour objectif

o A l'issue de la formation, (ex : attestation / certificat / diplôme, etc.) sera délivré(e) au stagiaire.

o Sa durée est fixée à heures.

o L'action de formation comprendra un effectif X personnes.

o Le programme de l'action de formation figure en annexe du présent contrat.

Article 3 : Niveau de connaissances préalables nécessaire avant l'entrée en formation pour suivre la formation et obtenir les qualifications auxquelles elle prépare :

.....

Article 4 : Organisation de l'action de formation

o L'action de formation aura lieu du au à

o Le(s) formateur(s) sera/seront (Nom, prénom, diplômes, titres ou références des personnes chargées de la formation prévue par le contrat)

o Les conditions générales dans lesquelles la formation est dispensée, notamment les moyens pédagogiques et techniques, les modalités de formation dans le cas des formations réalisées en tout ou en partie à distance, les modalités de contrôle de connaissances, sont les suivantes : (indiquer les moyens)

Article 5 : Nature de la sanction

Article 6 : Délai de rétractation

À compter de la date de signature du présent contrat, le stagiaire dispose d'un délai de :

- dix jours pour se rétracter.

- quatorze jours pour se rétracter (contrats conclus à distance, à la suite d'un démarchage téléphonique ou hors établissement.) (rayer la mention inutile)

Le stagiaire souhaitant se rétracter en informe l'organisme de formation par lettre recommandée avec accusé de réception. Dans ce cas, aucune somme ne peut être exigée du stagiaire.

Article 7 : Modalités de paiement

o Le prix de l'action de formation est fixé à euros HT + euros de TVA (*si concerné*)

o Le stagiaire s'engage à verser :

- la totalité du prix susmentionné selon les modalités de paiement suivantes :

(ou)

- une partie du prix susmentionné à hauteur de€ HT, la différence d'un montant de est acquittée par (*nom et adresse de l'organisme*).

o Les modalités de paiement de la somme de€ HT + euros de TVA (*si concerné*) incombant au stagiaire sont les suivantes :

Après un délai de rétractation mentionné à l'article 5 du présent contrat, le stagiaire effectue un premier versement d'un montant de €. Cette somme ne peut être supérieure à 30 % du prix dû par le stagiaire. Le paiement du solde, à la charge du stagiaire, est échelonné au fur à mesure du déroulement de l'action de formation, après dispensation des heures de formation, selon le calendrier suivant :

..... euros le

..... euros le

(ou)

..... euros toutes les heures de formation réalisées.

Article 8 : Conditions financières prévues en cas de cessation anticipée de la formation ou d'abandon en cours de stage.

En cas de cessation anticipée de la formation du fait de l'organisme de formation ou l'abandon du stage par le stagiaire pour un autre motif que la force majeure dûment reconnue, le présent contrat est résilié selon les modalités financières suivantes :

.....
Si le stagiaire est empêché de suivre la formation par suite de force majeure dûment reconnue, le contrat de formation professionnelle est résilié. Dans ce cas, seules les prestations effectivement dispensées sont dues au prorata temporis de leur valeur prévue au présent contrat.

Article 9 : Cas de différend

Si une constatation ou un différend n'ont pu être réglés à l'amiable, le tribunal de sera seul compétent pour régler le litige.

Fait en double exemplaire, à.....le,

Pour le stagiaire
(Nom et qualité du signataire)

Pour l'organisme
(nom et qualité du signataire)

A2 - GLOSSAIRE

AeMC	Aero-medical centre (centre aéromédical)
AGEPAC	Association générale des élèves pilotes de l'aviation civile
APNA	Association des professionnels navigants de l'aviation
ATO	Approved training organisation
ATP	Airline transport pilot
ATPL	Airline transport pilot licence
BTS	Brevet de technicien supérieur
BUT	Bachelors universitaires de technologie
CDB	Commandant de bord
CPL	Commercial pilot licence
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DRIETS	Direction régionale et interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités
DSAC	Direction de la sécurité de l'aviation civile
DTO	Declared training organisation
EASA	European union aviation safety agency : Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA)
ECTS	European credit transfer and accumulation system
ENAC	Ecole nationale de l'aviation civile
EPL	Elève pilote de ligne
EPNER	École du personnel navigant d'essais et de réception
FO	First officer
GIPAG	Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale
IATA	International air transport association
IFR	Instrument flight rules (règles de vol aux instruments)
IR/ME	Instrument rating multi engine
IR/SE	Instrument rating single engine

LAPL	Light aircraft pilot licence
LPE	Language proficiency examiner
LPO	Language proficiency organisation
MALGH	Mission de l'aviation légère, générale et des hélicoptères
MCC	Multi crew cooperation
MCC APS	Multi crew cooperation airline pilot standards
MCC JOC	Multi crew cooperation jet oriented course
MEP	Multi engine piston
MPL	Multi-pilot licence
OPL	Officier pilote de ligne
PNC	Personnel navigant commercial
PPL	Private pilot licence
QC	Qualification de classe
QT	Qualification de type
QVN	Qualification de vol de nuit
SEP	Single engine - single pilot
SPL	Sailplane pilot licence (Planeur)
UPRT	Upset prevention recovery training
VFR	Visual flight rules (règles de vol à vue)

A3 - REMERCIEMENTS

La DGAC remercie l'ensemble des membres du groupe de travail pour leur implication dans la réalisation de ce guide et également, pour leur collaboration :

- Les éditions Cépaduès et M. Gautier GUÉRARD (auteur de l'ouvrage « Le guide du futur pilote de ligne »),
- Le GIPAG,
- L'APNA,
- L'ENAC,
- M. Kerryann MARTIAL.



Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél. : 33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr