



[Chaque mercredi., prenez de la hauteur avec l'Aéro-Club du Bassin Minier](#)

## **Il n'y a pas de pilote de naissance. Chuck Yeager**

Dans le portrait consacré à Alex Léger nous avons décrit le parcours du combattant qu'il a dû suivre pour triompher et réaliser son rêve. Dans le volet suivant nous avons détaillé la fiche technique et l'histoire de l'Airbus A300 et annonçons le troisième volet faisant un focus sur le métier de pilote de ligne, pilote de gros porteur. Devenir celui qui tient le manche à balai d'un avion de plus de 100 tonnes s'apparente à vouloir devenir spécialiste après avoir fait des études de médecine générale.

Chuck Yeager a raison il n'y a pas de pilote de naissance, mais dès cet instant peut naître le rêve qui bouleversera la vie du futur humain adulte : voler.

Entre la naissance du rêve et sa concrétisation il va falloir faire preuve de qualités telles que la motivation, la pugnacité, la constance, la rigueur, l'exigence, la résistance, l'adaptabilité et le goût des études, la capacité de se situer dans l'espace. C'est dire qu'il faut un sérieux bagage personnel pour s'embarquer dans l'aventure.

Pilote ou co-pilote (officier pilote de ligne) doivent posséder en outre des qualités de sang froid, un sens développé des responsabilités et des exigences au niveau de la sécurité.

### **En quoi consiste le métier ?**

A permettre, par les airs, le transport de voyageurs ou de fret sur de plus ou moins longues distances à des fins de tourisme, d'affaires ou de commerce. Le rôle du pilote de ligne (commandant de bord ou copilote) ne se borne pas à tenir les commandes, cela commence bien en amont par la préparation et la programmation de ses vols. Aucun d'entre eux n'est le même que le précédent et s'il y a un métier qui bannit la routine c'est bien celui-ci. Les impératifs de sécurité sont énormes. Cela intéresse, l'engin, la motorisation, les trains d'atterrissage, l'équipage, la météo, les aéroports concernés par départs et arrivées, les escales, les pays survolés, les passagers, l'équipe complète en cabine, le fret embarqué, les besoins en carburants, les risques de piraterie aérienne, etc., etc.

On comprendra donc qu'il ne s'agit pas d'un métier comme les autres et que le cursus à suivre et à réussir est primordial, extrêmement complet et complexe ce qui explique qu'il soit très surveillé, évalué et durement sanctionné tout au cours de la carrière.

Nul ne peut être pilote de ligne ou pilote commercial s'il n'est pas détenteur de la licence européenne de pilotage d'avion ou ATPL (Airline Transport Pilot Licence). Mais pour voler et ce dès l'embauche dans une compagnie chacun doit effectuer un stage de qualification adapté aux avions en service et à leurs conditions d'exploitation. Afin de vérifier son aptitude à voler, ses capacités à faire face à ses responsabilités et aux contraintes liées à son métier, il est obligatoirement suivi médicalement toute sa carrière. Il n'y a pas que problèmes de santé physique ou mentale, il y a aussi l'impérieuse nécessité de contrôler les aptitudes à piloter, la réactivité et la maîtrise dans les situations d'urgence.

La licence de vol peut être retirée, à tout pilote, à la moindre défaillance physique ou professionnelle. Tous les six mois la qualification du pilote est remise en jeu sur un simulateur et tous les ans en vol réel.

N'est pas commandant de bord (pilote) qui veut. Il faut accumuler de l'expérience pendant des années en tant que copilote (OPL), se montrer apte à assumer des responsabilités supérieures. Le commandant de bord d'un avion de ligne ou d'un gros porteur est comparable à un capitaine de navire : il est seul maître à bord après dieu. Responsable, au pénal en cas d'accident ou d'incident, envers la compagnie aérienne et l'administration, le CDB assume la gestion commerciale et technique du vol et représente l'autorité civile et administrative pour tous les événements à bord. Il peut refuser d'embarquer un passager ou en débarquer un ou plusieurs si la sécurité des passagers, de l'avion, à terre comme en vol, se trouve compromise. Il peut refuser de décoller ou d'atterrir si les conditions de sécurité concernant l'avion, les passagers, le fret, les aéroports ne sont pas réunies. On est OPL pendant 4000 heures environ avant de pouvoir prétendre devenir CDB.

**Quelles études, concours et examens doit on suivre et réussir pour être pilote de ligne ?**

D'abord posséder la licence PPL (Licence de Pilote Privé), suivre la formation ATP théorique modulaire pour les détenteurs du PPL a minima (14 examens à passer en moins de 18 mois) ou intégrée en deux ans pour les non détenteurs de la PPL, puis passer la Licence CPL (Licence de Pilote Commercial), obtenir les Qualifications IRME IR pour instrument rating, vol aux instruments permettant de piloter en régime de vol IFR (Instrument Flight Rule) et ME pour multimoteur (Multi Engine). et MEP pour vol aux instrument sur un multimoteur à piston.

Ensuite obtenir les attestations « Coopération multi-équipage/Normes pour les pilotes de ligne » (MCC/APS) "Multi Crew Cooperation/ Airline Pilot Standards" (MCC/APS), FCL 055 d'anglais aéronautique (attestation de compétence linguistique de langue anglaise pour le vol aux instruments)

Pour finir effectuer un stage UPRT (upset prevention recovery training advance : formation avancée en prévention et rétablissement des bouleversements) et obtenir la QT (qualification type) permettant de piloter un certain type d'avion. Un Pilote peut disposer de 2 QT maximum.

Une fois tout ceci en poche il reste à obtenir l'ATPL pratique après le nombre d'heures de vol nécessaires. Ce qui se passe ces jours-ci à Madère ou les avions sont bloqués au sol parce qu'il souffle un vent fort de travers amène à parler des formations et habilitations spécifiques, comme celle d'atterrissage à Madère par vent de travers. Tous les pilotes ne possèdent pas cette habilitation renouvelable tous les 6 mois, et donc beaucoup d'avions sont bloqués là-bas faute de pilotes habilités dans certaines compagnies. Donc tout le cursus et dans certains cas des habilitations ad hoc en plus.

Tout ça veut dire des mois et des mois de formation, puis de pratique et pour ceux qui n'entreraient pas dans les conditions d'accès aux formations gratuites de l'ENAC ou qui suivraient donc une formation payante se montant entre 80 000€ et 100 000€. Il faut payer pour exercer ce métier, autant personnellement que financièrement. Ceci est à mettre en perspective avec les salaires des pilotes de ligne qui dépendent des compagnies aériennes, de l'expérience du pilote, du type d'avion, des distances, etc. Pour un CDB environ 8000€ et un OPL 4000€ /mois.

La différence entre ces deux moyennes de rémunération tient à la différence de responsabilités, d'expérience et de niveau d'expertise entre les 2 fonctions.

**Qui fait quoi dans le cockpit ?**

Le Captain ou CDB, chef du vol, responsable de l'appareil et des personnes qui s'y trouvent, doit faire une inspection pré-vol de l'avion pour s'assurer qu'il est en état de voler en toute sécurité, cela se fait aussi avec l'OPL ou par L'OPL, configurer l'avion pour le décollage, dérouler la checklist, organiser le plan de vol, contrôler les habilitations et les autorisations du personnel et superviser l'équipage du vol, piloter l'avion, trouver des solutions en cas de problèmes à l'aide du copilote, communiquer avec la tour de contrôle, prendre les décisions administratives, veiller à la sécurité et au bien être des passagers. Il est placé à gauche dans le cockpit et contrôle les manettes et instruments à gauche. C'est un rôle essentiel.

L'OPL ou copilote PNF (Pilot Non Flying) doit gérer le système, c'est le PM ou « pilot monitoring », Il participe ou réalise l'inspection pré-vol de l'avion et avec le CDB la configuration de l'avion pour le décollage avec le déroulé de la checklist, il calcule la quantité de carburant, la répartition du fret, etc. En vol, il surveille les instruments, répond à la radio, assiste le CDB et le remplace en cas de nécessité. Il est placé à droite dans le cockpit et contrôle les manettes et instruments à droite.

Comme dit plus tôt le pilote est surveillé, évalué toute sa carrière qui peut de se fait s'interrompre à tout moment. Ses conditions de travail et d'usure physique et mentales font qu'il ne peut continuer à être pilote de ligne après 65 ans. Le temps de travail, de repos et de congé dépend est réglementé par des normes strictes visant à garantir la sécurité des vols. Les restrictions sont plus fortes pour les longs courriers que pour les moyens courriers.

Etre pilote de ligne, commandant de bord c'est l'aboutissement d'un long chemin studieux et ardu, souvent l'aboutissement d'un rêve d'enfant, d'une reconversion d'adulte, c'est un métier dur, exigeant, pas toujours exercé dans des conditions optimum, mais ce n'est pas un « boulot », un « Job » c'est une implication totale de l'être au service des autres.

Gilles Desnoix

---





41

z\,ft

dee

Som/ht

PR  
PF PA

$$TR = dL$$

A 300 K

CV krec.,\*

E.T. >> nr-47

Le tozascires sont fême.