

Pilote de transport public (CPL/A IR/A : commercial pilot license/aeroplane instrument rating/aeroplane)

RNCP4246 · RNCP · Publiée

L'essentiel

Niveau de qualification	Niveau 5
Code(s) NSF	311u
Code(s) ROME	N2102
Type d'enregistrement	Enregistrement sur demande
Date d'échéance	31/01/2011

Certificateur(s)

Ministère de la transition écologique et solidarité - Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Résumé de la certification

OBJECTIFS ET CONTEXTE

A compléter (Reprise)

ACTIVITÉS VISÉES

Le pilote de transport public est détenteur de la licence de pilote professionnel (commercial pilot licence: CPL), de la qualification aux instruments (instruments rating/IR) et de la partie théorique de la licence de pilote de ligne : il a accès aux emplois de copilote dans le transport public sur avions multipilotes et exerce sous l'autorité du commandant de bord. Il assiste le commandant de bord dans les tâches qui sont liées à la mise en œuvre de l'avion ,il partage avec lui le pilotage dans toutes les phases du vol. Il participe au transport de passagers et de fret en court moyen ou long courrier en fonction de l'aéronef sur lequel il est qualifié. Les activités accomplies dans ce cadre sont les suivantes :

- Préparation au vol aux instruments sur avion mono ou multipilote
- Conduite du vol aux instruments sur avion mono ou multipilote
- Actions postérieures au vol,
- Accomplissement de la mission de travail aérien ;

cette mission est différente selon la mission de travail aérien confiée au pilote et peut mobiliser des compétences et des connaissances additionnelles sanctionnées par des déclarations de niveau de compétences (DNC) dispensées par l'employeur à l'issue de courts modules de formation interne.

- Accomplissement de la mission de transport public.

COMPÉTENCES ATTESTÉES

Compétences ou capacités attestées 1 - Compétences

- Capacité à recueillir des éléments sur le vol projeté (marchandises à embarquer, trajet à effectuer),sur des éléments météorologiques, sur l'aérodrome de départ de destination, de déroutement et sur la route entre ces aérodromes ; sur la navigation aérienne (cheminements utilisables, espaces aériens sujets à des limitations de trafic, état des aérodromes, état des aides radio), sur état technique de l'avion (situation de fonctionnement des systèmes, aptitudes au vol et disponibilité des équipements de l'avion), sur les caractéristiques de l'aéronef, d'aérodrome, et à les analyser en vue de planifier le vol.
- Capacité à analyser les éléments recueillis en vue de planifier le vol aux instruments : choix du trajet, quantité de carburant à embarquer,
- Capacité à rédiger des documents nécessaires au vol aux instruments : journal de navigation (détermination des directions des altitudes et des temps de vol aux instruments), détermination précise de l'emport de carburant en application de la réglementation, détermination de la masse et du centrage et fiche de performance au décollage et

en route, journal de l'exploitation de l'avion

- Capacité à préparer l'avion : avitaillement, visite d'inspection extérieure de l'avion, embarquement de la documentation nécessaire au vol, embarquement des marchandises voire des passagers ; après l'atterrissage, compléter le journal de l'exploitation de l'aéronef aux instruments avec les informations requises (temps de vol, carburant consommé) archiver les documents afférents au vol, intégration dans le cadre de l'exploitation de l'entreprise, et donc aux procédures retenues par l'exploitant dans le cadre de son approbation de transporteur aérien, utilisation du manuel d'exploitation approuvé par l'autorité de l'entreprise.
- Capacité à effectuer le vol aux instruments de jour comme de nuit : mettre en route des moteurs, roulage vers la piste en service en respectant les instructions locales et du contrôle aérien, vérifications techniques avant le décollage, décoller, monter vers l'altitude de croisière en pilotant aux instruments, assurer la navigation exclusivement à l'aide de repères radioélectriques selon le journal de navigation, les instructions du contrôle de la navigation aérienne et les contraintes météorologiques, préparer l'arrivée sur l'aérodrome de destination, recueil des données météorologiques, calcul des performances à l'atterrissage, exécuter une descente et une approche de l'aérodrome en pilotant exclusivement aux instruments en respectant les instructions du contrôle de la navigation aérienne et les contraintes locales, rouler vers le parking et arrêter les moteurs, débarquer les marchandises et/ou les passagers, préparer l'avion pour un stationnement prolongé.

2 - Aptitudes

- Maîtrise des schémas de comportement standard de nature à optimiser l'intégration des tâches constitutives du pilotage aux instruments pour assurer un niveau maximum de sécurité.
- Rigueur sans faille dans le respect des règles de sécurité et des procédures opérationnelles.

Secteur d'activité et type d'emploi

SECTEURS D'ACTIVITÉS

Le pilote de transport public, détenteur du CPL/IR/A et de la partie théorique de la licence de pilote de ligne, a accès aux emplois de copilote dans le transport public sur avions multipilotes. Ils sont employés dans des compagnies aériennes comptant de 50 à 1500 salariés.

Les pilotes détenteurs de la qualification aux instruments (IR/A) peuvent exercer les privilèges attachés à cette licence dans le secteur du travail aérien qui regroupe des activités telles que l'épandage agricole, le largage de parachutiste, le tirage de banderoles et l'instruction en aéroclub ou en école. Ils peuvent également faire des vols de transport public sur des avions légers (moins de passagers) en tant que copilote.

TYPE D'EMPLOIS ACCESSIBLES

Pilote de transport public

RÈGLEMENTATIONS D'ACTIVITÉ

L'accès aux emplois de co-pilote suppose d'être détenteur du CPL/IR/A et de la partie théorique de la licence de pilote de ligne. La certification décrite ici intègre l'IR/A.

Marché du travail

Indicateurs au niveau des familles professionnelles (FAP) des métiers visés, agrégés au niveau national — France Travail / DARES (open data).

Tension de recrutement (DARES 2024)	Faible (2/5)
Facteurs principaux	Non-durabilité de l'emploi, Inadéquation géographique, Lien formation-emploi
Salaire médian (mensuel)	6 400 €
Diplôme le plus fréquent	Diplôme de niveau bac+5 ou plus (doctorat, master ou équivalent) en échanges et gestion (16 % des actifs en emploi)
Familles professionnelles (FAP)	J6X91 — Personnels techniques navigants de l'aviation · tension 2/5 (Faible)
Projets de recrutement (BMO 2026)	200

Jugés difficiles à recruter	51 %
Emplois saisonniers	49 %
Familles professionnelles (FAP)	J6X91 — Personnels techniques navigants de l'aviation

Voies d'accès

MODALITÉS D'ACCÈS

Formation initiale, Candidature individuelle

PRÉREQUIS À L'ENTRÉE EN FORMATION

A compléter (Reprise)

COMPOSITION DU JURY — FORMATION INITIALE

Examineurs désignés par la DGAC (arrêté du 29 mars 1999, sous-partie I, FCL-I 330), nommés pour trois ans.

COMPOSITION DU JURY — CANDIDATURE INDIVIDUELLE

Idem

Base légale

Date d'échéance de l'enregistrement 31/01/2011

Liens avec d'autres certifications

ANCIENNES VERSIONS

RNCP3637

NOUVELLE(S) CERTIFICATION(S)

RNCP17815

Pour plus d'informations

LIEN VERS LE DESCRIPTIF

<http://www.dgac.fr>

Fiche officielle (France Compétences)

<https://www.francecompetences.fr/recherche/rncp/4246/>