



LE PETIT GUIDE PRATIQUE DU FUTUR PILOTE D'HELICOPTERE

Auteur : Nicolas MESSINA

Union Française de l'Hélicoptère
Siège : c/o Aéroclub de France - 6, rue Galilée - 75016 Paris
Correspondance et bureaux : Héliport de Paris - 61, rue Henry-Farman – 75015 Paris
Tel : +33 1 45 58 16 17 - Fax : +33 1 45 58 30 53 - Email : ojo@ufh.fr
www.ufh.fr

- Sommaire - (cliquer sur les questions)

LA VOIE CIVILE

[Sécurité Civile](#)

[Douane](#)

LA VOIE MILITAIRE

[1\) Quels sont les avantages de la voie militaire ?](#)

[2\) Je suis encore jeune et je rêve d'être pilote d'hélicoptère dans l'armée, j'ai lu tout ce que l'on demande pour y arriver. Comment puis-je mettre toutes les chances de mon côté en me préparant à tous ces examens ?](#)

[3\) Je suis myope, est-ce que je pourrai être pilote ? Peut-on piloter un hélicoptère si on porte des lunettes ?](#)

[4\) J'ai 10/10 à un œil et 8/10 à l'autre, pourrai-je être pilote d'hélicoptère ?](#)

[5\) Une visite récente chez un ophtalmo m'a révélé que j'avais "des troubles de la vision des couleurs". Si l'on distingue les couleurs nécessaires, y a-t-il tout de même une barrière à la formation de pilote ? J'ai à part ça une bonne vision \(plus de 10/10 aux deux yeux\).](#)

[6\) Je suis un peu daltonien \(je vois bien les couleurs, je distingue très bien le rouge du vert...\) Mais c'est seulement quand je suis chez l'ophtalmologue qu'on remarque ce handicap. Est-ce que je peux devenir pilote, ou est-ce trop contraignant ?](#)

[7\) À quelles sortes d'épreuves physiques faut-il que je me prépare ? Sont-elles dures et sont-elles éliminatoires ?](#)

[8\) Y a-t-il une taille maximale ou minimale pour exercer le métier de pilote d'hélicoptère ?](#)

[9\) Est-il possible de passer la sélection en n'ayant qu'un bac pro ?](#)

[10\) Est-ce que les tests d'anglais de la sélection ALAT sont durs ? Quel niveau faut-il avoir ?](#)

[11\) Combien de pilotes l'ALAT, La Marine et l'Armée de l'Air recrutent-elles chaque année ?](#)

[12\) Quelle armée vaut-il mieux choisir : l'Armée de Terre, la Marine ou l'Armée de l'Air ?](#)

[13\) Quel est l'attrait majeur d'être pilote hélicoptère dans l'Armée de Terre, la Marine ou l'Armée de l'Air ?](#)

[14\) Quels sont les salaires d'un pilote hélico dans l'armée ?](#)

[15\) Je suis une femme et je ne veux pas forcément fonder une famille de suite. Je suis prête à sacrifier 10 ans pour faire ce que j'ai envie. Seulement est-ce que j'ai une chance ?](#)

[16\) quels sont les métiers en relation avec les hélicoptères dans les armées ?](#)

[17\) Un étranger peut-il devenir pilote dans l'armée française ? Un français peut-il devenir pilote dans une armée étrangère \(américaine par exemple\) ?](#)

[18\) Quel est le facteur de charge \(en G\) que subissent couramment un hélicoptère civil ou militaire ? Je sais que l'ordre de grandeur est 5 à 10 pour un avion de chasse, qu'en est-il pour un hélico ?](#)

[19\) Quelles sont les possibilités d'évolution de carrière ?](#)

[20\) Et les reconversions ?](#)

COMMENT DEVENIR PILOTE DANS L'ARMÉE ?

[Armée de Terre \(ALAT\)](#)

[Marine](#)

[Armée de l'Air](#)

[Gendarmerie](#)

LA VOIE CIVILE

Voici les différentes **licences** qui existent en tant que pilote d'hélicoptère :

Dans le domaine privé :

- PPL(H) (Private Pilot License Helicopter) licence de pilote privé d'hélicoptère.

Dans le domaine professionnel (métier) :

- CPL(H) (Commercial Pilot License Helicopter) licence de pilote professionnel d'hélicoptère.
- CPL(H) IR licence de pilote professionnel et qualification de vol aux instruments.
- ATPL(H) VFR (Air Transport Pilot License Helicopter) licence de pilote de ligne d'hélicoptère.
- ATPL(H) IFR licence de pilote de ligne d'hélicoptère avec qualification de vol aux instruments.

Pour obtenir la licence de **pilote privé** d'hélicoptère (privé veut dire ici non rémunéré) :

- Avoir plus de 17 ans.
- Visite médicale auprès d'un médecin titulaire du diplôme de Médecine Aéronautique agréé par l'Aviation Civile.
- Epreuve théorique (règlementation, navigation, météorologie, ...).
- 45 heures de vol (39 heures pour les titulaires de la licence de pilote avion) dont 25 en double commande et 10 heures seul à bord (peuvent être incluses dans les 45 premières).
- Epreuve pratique (test en vol).

Prévoir un budget minimum de 15 000 € (exemple de prix : 400 € par heure, instructeur compris sur un Robinson R22, tarifs à confirmer auprès des écoles de pilotage).

Pour obtenir la licence de **pilote professionnel** (première étape pour être rémunéré) :

- Visite médicale de classe 1 au CEMPN (Centre d'Expertise Médical du Personnel Navigant).
- Avoir 18 ans pour le CPL et 21 ans pour l'ATPL
- Epreuve théorique.
- 135 heures de vol en formation intégrée (AB Initio) ou 185 heures en modulaire (déjà licencié PPL(H))
- Epreuve pratique.

Prévoir un budget minimum de 50 000 € (tarifs à confirmer auprès des écoles de pilotage). Cela n'inclus pas les différentes qualifications.

✓ La Sécurité Civile

Seuls des pilotes expérimentés peuvent postuler (environ 2500 heures de vol dont 300 heures de nuit, être âgé de moins de quarante ans, avoir 12 ans d'expérience de pilote professionnel ou militaire), tout en sachant que bon nombre de pilotes rentrent avec plus de 4000 à 5000 heures de vol ! Pour information, les conditions de recrutement pour être copilote en février 2008 pour un CDD de 3 ans à la Sécurité Civile étaient les suivantes : être titulaire d'un CPL/IR, d'un ATPL théorique, avoir 500 heures d'expérience et deux ans d'activité en pilote professionnel et une limite d'âge de 33 ans. Pour trouver un emploi, sachez que vous serez en concurrence avec les anciens pilotes de l'armée qui ont quelques milliers d'heures de vol à leur actif.



✓ La Douane

Les contrôleurs des douanes appartiennent à la catégorie B de la fonction publique de l'État (niveau baccalauréat). Ils exercent leurs fonctions dans deux branches d'activité :

- 4
- la branche du contrôle des opérations commerciales et administration générale (agents en civil),
 - la branche de la surveillance (agents en uniforme).

Dans la branche de la surveillance (concours dits « par spécialité ») :

« Spécialité surveillance et aéronautique : pilote d'avion » et « Spécialité surveillance et aéronautique : pilote d'hélicoptère » : Le contrôleur des douanes recruté au titre d'une de ces spécialités est affecté dans une brigade de surveillance aéroterrestre ou dans une unité de surveillance aéronavale. Intégré dans une brigade de surveillance aéroterrestre, il participe à la surveillance douanière du territoire et au ciblage des aéronefs suspects.

Il peut être amené à effectuer lui-même le contrôle de l'appareil et des passagers. Au sein d'une unité aéro-maritime, il participe à la surveillance du trafic maritime dans les eaux territoriales françaises. Il participe ainsi à l'action de l'Etat en mer, et notamment à la lutte contre les pollutions marines. La flotte aérienne des douanes françaises est actuellement composée d'avions bimoteurs (F406, C404), d'avions monomoteurs (C206), d'hélicoptères monomoteurs (AS350BA) et d'hélicoptères bimoteurs (AS355F1/F2).



LA VOIE MILITAIRE

1) Quels sont les avantages de la voie militaire ?

- La première raison est l'avantage de piloter des machines qu'aucun civil ne pourrait espérer piloter en terme de performance.
- La seconde et malheureusement importante, c'est le coût significatif de la formation civile hélicoptère. La voie militaire permet de s'affranchir de l'obstacle financier.

2) Je suis encore jeune et je rêve d'être pilote d'hélicoptère dans l'armée, j'ai lu tout ce que l'on demande pour y arriver. Comment puis-je mettre toutes les chances de mon côté en me préparant à tous ces examens ?

Aujourd'hui, il faut au minimum un bac. Le mieux étant un bac scientifique, les mathématiques sont un plus mais ce n'est en aucun cas une obligation, on peut devenir pilote avec un bac L.

Il n'y a pas de préparation spécifique en la matière. Le recrutement des pilotes se fait en partie sur les tests psychotechniques et sur l'aptitude médicale (il est conseillé de demander au plus tôt une visite auprès d'un médecin qualifié PN (Personnel Navigant) qui pourra déjà émettre un avis). En dehors de l'anglais, les tests psychotechniques ne demandent aucune préparation particulière, il s'agit de déceler les facultés d'adaptation du candidat, sa motivation et ses facultés de dissociation de l'attention. Il n'est pas nécessaire de faire des heures de vol dans le milieu civil en guise de préparation aux tests mais cela peut être un plus pour l'entretien de motivation.

Il faut apprendre l'anglais avec sérieux très en amont et s'intéresser à l'hélico et tout ira pour le mieux.

Cependant, afin de mettre toutes les chances de son côté et afin d'éviter l'effet de surprise, on peut se préparer à ces tests auprès d'organismes spécialisés.

3) Je suis myope, est-ce que je pourrai être pilote ? Peut-on piloter un hélicoptère si on porte des lunettes ?

Si les médecins sont tolérants dans la baisse de l'acuité visuelle au cours d'une carrière, ils le sont cependant moins au moment du recrutement. Il faut demander l'avis d'un médecin qualifié P.N. au plus tôt pour éviter d'être déçu plus tard.

Il faut distinguer deux choses : la possibilité de piloter un hélicoptère et la possibilité d'être recruté comme pilote. Pour ce qui est de piloter un hélico en soi, une myopie légère n'est pas rédhibitoire. Elle peut représenter un petit handicap qui oblige à piloter avec des lunettes, rien de bien méchant. Pour le recrutement en milieu militaire, en revanche, la myopie est souvent un obstacle définitif, certains types de vol spécifiques exigeant une bonne vue. Tout dépend donc du degré de myopie. Celle-ci est évaluée dans un premier temps dans les CSO (Centre de Sélection et d'Orientation) où la majorité des cas sont décelés. En cas de réussite aux tests pilote, une visite médicale spécifique a lieu dans un centre d'expertise du personnel navigant,

où pour le coup le candidat pilote est passé au crible. C'est à ce stade que les candidats affectés de très légères myopies sont fixés sur leur sort.

4) J'ai 10/10 à un œil et 8/10 à l'autre, pourrai-je être pilote d'hélicoptère ?

Non dans l'armée de l'air, non dans l'ALAT et non plus dans l'Aéronavale. Il faut 10/10 aux 2 yeux pour le standard avion de chasse. Tous les pilotes, hélicoptères compris, doivent être aptes « chasse ».

5) Une visite récente chez un ophtalmo m'a révélé que j'avais "des troubles de la vision des couleurs". Si l'on distingue les couleurs nécessaires, y a-t-il tout de même une barrière à la formation de pilote ? J'ai à part ça une bonne vision (plus de 10/10 aux deux yeux).

Le sens chromatique est testé à la visite médicale et il n'est pas très dur : il faut essayer. Un daltonisme avéré est rédhibitoire pour les privés comme pour les professionnels.

6) Je suis un peu daltonien (je vois bien les couleurs, je distingue très bien le rouge du vert...) Mais c'est seulement quand je suis chez l'ophtalmologue qu'on remarque ce handicap. Est-ce que je peux devenir pilote, ou est-ce trop contraignant ?

Si vous envisagez une carrière aéronautique quelle qu'elle soit, il vous faut impérativement savoir quelle est votre potentialité physique, pour cela il est conseillé de passer une visite médicale dans un centre d'expertise médicale du personnel navigant (CEMPN).

7) À quelles sortes d'épreuves physiques faut-il que je me prépare ? Sont-elles dures et sont-elles éliminatoires ?

Dures ? Cela dépend de votre niveau d'entraînement. Éliminatoires ? Oui au bout de la 2^e tentative. (Une note moyenne globale est définie en sport et il faut évidemment être au dessus).

Epreuves sportives de la sélection Marine :

- Montée de corde 5m.
- Course à pieds (course d'endurance d'environ 15 min par paliers d'accélération successifs).
- Natation 100m chrono crawl ou brasse.
- Détente verticale (sauter sans élan le plus haut possible).

Pour l'ALAT, il n'y a pas d'épreuves physiques pour l'admission.

Pour l'armée de l'air : corde sans les pieds, natation, endurance, sprint, saut en hauteur, lancé de poids.

8) Y a-t-il une taille maximale ou minimale pour exercer le métier de pilote d'hélicoptère ?

Il y a effectivement une taille minimale vérifiée lors de la visite au CIRAT. Il faut par exemple mesurer au moins 1m60 pour les femmes.

9) Est-il possible de passer la sélection en n'ayant qu'un bac pro ?

- Tous les bacs, y compris les bacs professionnels, peuvent postuler pour la sélection pilote ALAT pour le moment. Il est probable que le niveau minimum demandé pour prétendre servir dans une école de sous-officiers et devenir pilote progresse bientôt vers BAC +2.
- Pour l'Armée de l'air, il faut comprendre dès le départ que cette armée ne demande pas des pilotes d'hélicoptères, mais des pilotes de chasse. Donc, au départ, le tronc commun tend vers cette issue. Ce n'est qu'au fur et à mesure de la progression de l'élève qu'il est orienté vers la chasse, le transport ou les hélicoptères, en fonction de ses résultats et des capacités détectées. L'ordre est bien celui là : chasse pour les meilleurs, puis transport et enfin hélico. Un Bac général ou technologique est impératif pour les EOPN.
- Pas dans la Marine. Il faut un enseignement généraliste.
- En gendarmerie, c'est tout à fait possible.

10) Est-ce que les tests d'anglais de la sélection ALAT sont durs ? Quel niveau faut-il avoir ?

Il s'agit de répondre à un QCM de 150 questions en 50 minutes. Chaque question consiste en une phrase d'anglais courant avec un blanc. Il est demandé au candidat de compléter ce blanc en choisissant un mot ou une expression parmi cinq proposées. Actuellement une note inférieure à 60 sur 150 ne permet pas de présenter les tests de pilote ALAT. On ne peut pas dire que ce test soit très difficile pour un bachelier. Pour les personnes vraiment hostiles à l'anglais ou l'ayant négligé depuis quelques temps cela vaut la peine de s'y remettre un bon coup. La majorité des échecs vient de candidats faibles en anglais et découvrant l'existence du test lors de la sélection.

11) Combien de pilotes l'ALAT, La Marine et l'Armée de l'Air recrutent-elles chaque année ?

- Dans la Marine : en 2001-2002, sont passés à Dax 14 EOPANS et 6 "bordaches" (élèves issus de l'Ecole Navale).
- Dans l'ALAT : 30 à 45 places par an pour les sous-officiers. 2 à 6 places par an pour les officiers sous contrat (recrutement BAC +2 / BAC +3).
- Pour la Gendarmerie actuellement 2 pilotes. Ces pilotes sont recrutés parmi les gendarmes en activité ou en école pour les recrutements issus de l'ALAT.
- Sécurité Civile : il faut déjà être pilote avec beaucoup d'heures (3000 heures, généralement des anciens ALAT). Certaines années zéro, d'autres 6. Le tout est en fonction des départs et d'éventuelles ouvertures de bases. Mais de toute façon uniquement des pilotes avec de l'expérience aéronautique.
- Marine et Armée de l'air : certains intègrent l'Armée de l'Air ou la Marine pour devenir pilote d'hélicoptère par choix, d'autres sont des pilotes d'avions qui se reconvertisent dans une carrière de pilote d'hélicoptère.

12) Quelle armée vaut-il mieux choisir : l'Armée de Terre, la Marine ou l'Armée de l'Air ?

L'utilisation de l'hélicoptère n'est pas la même dans chacune des armées et le choix dépend un peu des goûts et des couleurs :

- L'ALAT est plus orientée vers le combat que ses consœurs, c'est un pilotage tactique, près du sol.
- L'Armée de l'air utilise plus couramment ses hélicoptères pour de la protection de bases ou du transport. Cela n'empêche qu'elle assure également des missions intéressantes comme la RESCO.
- Pour la Marine, l'hélicoptère est utilisé pour le combat, le service public, la servitude...
- La gendarmerie offre au niveau du pilotage une grande diversité de missions, une carrière complète de pilote jusqu'à 55 ans, la possibilité d'être totalement autonome au niveau de la gestion de la mission et enfin la chance de faire des secours et des missions de police (soit un travail concret et la sensation de l'utilité au service du public).

13) *Quel est l'attrait majeur d'être pilote hélicoptère dans l'Armée de Terre, la Marine ou l'Armée de l'Air ?*

Dans la Marine : diversité des machines, avec la perspective de l'arrivée prochaine du NH90 ; diversité des missions (lutte anti sous-marine, lutte anti-navire...) ; spécificité de l'appontage et des opérations maritimes ; statut d'officier pilote permettant d'accéder à un niveau de responsabilité supérieur.

Dans l'ALAT, sans conteste le pilotage tel qu'il y est pratiqué. En effet, c'est du pilotage de combat donc il se rapproche plus de celui d'un pilote de chasse (toutes proportions gardées bien sûr) que de celui d'un pilote hélico de l'Armée de l'air qui ne fait pratiquement que de la liaison. En clair, si on s'intéresse vraiment à ce côté du métier, c'est à dire à l'aspect tactique de l'emploi d'un hélico, cela peut être passionnant. Le pilotage dans l'ALAT n'est jamais ennuyeux.

14) *Quels sont les salaires d'un pilote hélico dans l'armée ?*

- ALAT : Sous Officiers (Bac) : 1 an : 1600 €, 5 ans : 1900 €, 10 ans : 2000 €, 15 ans : 2100 €. Officiers (Bac+2) : 1 an : 2600 €, 10 ans : 3800 € environ.
- Dans la Marine, un EOPAN touche 1300 € jusqu'au macaronnage puis environ 2100 € la première année de brevet et environ 3000 € lorsqu'il est EV1 (lieutenant). A titre indicatif bien entendu sans y inclure des primes et indemnités diverses.
- En gendarmerie, sous-officier : 1300 € par mois de solde de gendarme plus la solde à l'air (48 % de la solde de base) soit au total environ 2000 € par mois.

15) *Je suis une femme et je ne veux pas forcément fonder une famille de suite. Je suis prête à sacrifier 10 ans pour faire ce que j'ai envie. Seulement est ce que j'ai une chance ?*

Il n'y a pas de contre-indications spécifiques, ni même de quotas de places attribuées aux femmes. Les critères d'aptitude physique remplis, chacune peut tenter sa chance. L'expérience montre cependant que le problème de la compatibilité d'une carrière de pilote - exigeante en terme de disponibilité - avec un projet familial personnel finit toujours par se poser à moyen terme. Il y a cependant des femmes pilotes militaires d'hélicoptère.

16) quels sont les métiers en relation avec les hélicoptères dans les armées ?

Deux familles de métiers accompagnent les hélicoptères dans la défense :

- Les métiers du Personnel Navigant (embarqués à bord des hélicoptères) : pilote, mécanicien de bord, électronicien de bord, plongeur d'hélicoptère.
- Les métiers au sol : électricien, électronicien, électromécanicien, mécanicien cellule et moteur, mécanicien avionique et bientôt système d'arme (Tigre), contrôleur de la sécurité aérienne, pompier.

17) Un étranger peut-il devenir pilote dans l'armée française ? Un français peut-il devenir pilote dans une armée étrangère (américaine par exemple) ?

Il faut se renseigner auprès des différentes ambassades concernées, mais pour des questions d'éthique ainsi que d'habilitation au secret il vaut mieux avoir la nationalité du pays que l'on entend défendre. Certains pays ne s'opposent pas à des candidatures de personnes possédant une double nationalité dans la mesure où l'enquête de moralité menée sur cette personne se révèle être sans réserve. Un ressortissant européen peut être pilote militaire en Belgique par exemple.

18) Quel est le facteur de charge (en G) que subissent couramment un hélicoptère civil ou militaire ? Je sais que l'ordre de grandeur est 5 à 10 pour un avion de chasse, qu'en est-il pour un hélico ?

La Gazelle : de 0 G à + 2 G, pareil pour le Puma et le Cougar. Seul le Tigre fait un peu plus avec 3,5 G. Le vol acrobatique est interdit dans toutes les armées. Il est possible que sur les hélicoptères d'attaque le facteur de charge soit assez important en phase d'esquive ou lors du combat air-air mais sans commune mesure avec la chasse.

19) Quelles sont les possibilités d'évolution de carrière ?

Le contrat minimum est de dix ans. Pour obtenir ensuite une partie de la retraite, il faut faire 15 ans. Rares sont donc ceux qui font uniquement 10 ans. La carrière évolue automatiquement au fil des qualifications et des examens qui sont planifiés dans le temps et auxquels les personnels sont inscrits automatiquement. C'est un des bons côtés de l'armée, la carrière est prise en charge par le système et il suffit de suivre le mouvement (et de bosser pour passer les examens, quand même !). Un pilote peut être à son plus haut niveau (militaire et technique) en 17 ans environ, et penser alors à prendre sa retraite (complète, soit 80% de sa paye de base). Il

peut bien entendu continuer s'il le désire, sachant qu'il peut servir jusqu'à la limite d'âge de son grade (47 ans pour un adjudant, 51 pour un adjudant-chef).

20) Et les reconversions ?

La reconversion comme pilote dans le civil varie selon la conjoncture. Le monde de l'hélicoptère est en refonte, de nouvelles normes font leur apparition. En 2003, les postes étaient fermés. En 2008, les grands opérateurs off shore « aspirent » de nouveaux pilotes. L'obstacle de la non équivalence des licences civiles et militaires est désormais levé. Tous les nouveaux pilotes militaires possèdent les mêmes licences que leurs homologues civils.

COMMENT DEVENIR PILOTE DANS L'ARMÉE ?

✓ Armée de Terre (ALAT)

L'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT) dispose de la flotte d'hélicoptères la plus importante de l'Armée française avec 400 machines. Ce sont d'ailleurs les écoles de l'ALAT qui forment les pilotes hélicoptères des trois armées et de la Gendarmerie. Dans l'ALAT les pilotes sont soit sous-officiers, soit officiers.

La filière ENSOA

10

Les éléments décrits ci-dessous ont été recueillis directement au CIRAT de Paris et à l'Antenne de Sélection ALAT de Vincennes. Nous décrivons ici le parcours type d'un pilote sous-officier. Et n'oubliez pas que si vous franchissez ce parcours (impressionnant) vous serez pilote ET militaire.

- Avoir entre 18 et 25 ans et le Bac, le jour de l'entrée en formation.
- Ouvrir un dossier d'engagement auprès du CIRAT (Centre d'Information et de Recrutement de l'Armée de Terre) le plus proche de son domicile (voir adresse sur le site officiel de l'Armée de Terre www.defense.gouv.fr).
- Passage au CSO (Centre de Sélection et d'Orientation) pour juger de l'aptitude à devenir sous-officier. 3 jours incluant des tests physiques.
- Passage à la sélection ALAT à Vincennes pour juger de l'aptitude à être pilote. 1 jour 1/2 incluant tests de personnalité, d'aptitude, de connaissances (anglais), de psychomotricité ainsi que des entretiens avec un pilote et un psychologue.
- Visite médicale au CEMPN (Centre d'Expertise Médical du Personnel Navigant).

A ce stade le candidat est déclaré apte à suivre la formation de pilote. Si les places disponibles ne sont pas en nombre suffisantes, le candidat peut faire valoir son aptitude au cours des mois suivants.

- Formation de sous-officier à l'**ENSOA à Saint-Maixent** (Deux-Sèvres) pendant 8 mois.

A ce stade le candidat accède au grade de Sergent de l'Armée de Terre. Il doit alors s'engager pour 10 ans (coût de formation oblige) avant d'entamer sa formation de pilote.

- Formation de pilote à l'**EAALAT** (Ecole d'Application de l'ALAT) à **Dax** (Landes). 45 semaines avec 1000 heures de théorie, **135 heures de vol** (sur Gazelle) et 120 heures d'anglais aéronautique.
- A ce stade le candidat obtient son brevet de pilote et est orienté vers **Le Luc en Provence** pour une formation complémentaire et spécialisée.

Après Saint-Cyr

Après la formation d'officiers à Saint-Cyr, certains élèves peuvent choisir la spécialisation hélico au même titre que l'infanterie ou l'artillerie (L'affectation se fait en fonction des souhaits émis par chacun et du classement). Les élèves rejoignent alors Dax pour y suivre la même formation que les sous-officiers.

✓ Marine

11 Dans la Marine, les pilotes sont tous officiers.

La filière EOPAN (Elèves Officiers Pilotes de l'Aéronautique Navale)

La présélection est celle des pilotes de chasse de l'Aéronautique Navale :

- Avoir entre 17 et 23 ans et le Bac.
- Ouvrir un dossier auprès du **BICM** (Bureau d'Information sur les Carrières de la Marine) le plus proche de son domicile (voir adresse sur le site officiel de la Marine www.marinerecrute.gouv.fr). Le recrutement est ouvert tout au long de l'année.
- Présélection à l'Ecole d'initiation au pilotage de **Lanvéoc** près de Brest, en cas d'échec possibilité de se représenter 2 fois de plus (dans la limite d'âge).
- Visite médicale au **CEMPN** (Centre d'Expertise Médical du Personnel Navigant).

La formation de pilote suit d'abord un tronc commun avec les futurs pilotes de chasse et de patrouille maritime puis une spécialisation hélico :

- 3 promotions par an. Le besoin est de 30 à 40 pilotes par an. La durée totale de la formation est de **3 ans et 3 mois**.
- Sélection en vol à **Lanvéoc** pendant 4 mois. 60 % environ de réussite.
- Cours d'élèves officiers à l'Ecole Navale à **Brest** pendant 2 mois.
- Cours théorique d'aéronautique à **Salon** pendant 7 mois.

- Instruction en vol à **Cognac** pendant 6 mois.
- Obtention du brevet de pilote du 1er degré et choix entre multimoteurs, avions embarqués ou hélicoptères (l'affectation se fait en fonction des souhaits émis par chacun et du classement).
- Formation de pilote d'hélicoptère à l'**EAALAT à Dax** pendant 8 mois.
- Formation de spécialisation à **Lanvéoc** pendant 12 mois.
- Obtention du brevet de pilote du 2e degré.

Après l'Ecole Navale

Les officiers de Marine qui choisissent la carrière aéronautique (une douzaine par an environ) suivent la même formation que celle des EOPAN.

✓ Armée de l'air

A l'Armée de l'Air, les pilotes sont tous officiers.

La filière EOPN (Elève Officier du Personnel Navigant)

Le parcours initial est identique à celui des pilotes de chasse, suivi d'une formation hélico à l'EAALAT.

12

La présélection est celle des pilotes de chasse de l'Armée de l'Air :

- Avoir entre 17 et 22 ans et le Bac général ou technologique.
- Ouvrir un dossier auprès du **BAI** (Bureau Air Information) le plus proche de son domicile (voir adresse sur le site officiel de l'Armée de l'Air www.defense.gouv.fr).
- Passage au centre de sélection de **Brétigny** : épreuves sportives, tests d'aptitude au pilotage, épreuve d'anglais, entretiens.
- Visite médicale au **CEMPN** (Centre d'Expertise Médical du Personnel Navigant).

La formation de pilote suit d'abord un tronc commun avec les futurs pilotes de chasse puis une spécialisation hélico :

- Elle débute par le passage de l'ATPL-A (licence théorique de pilote de ligne) puis une formation au vol sur avion à **Cognac**, suivie d'un choix entre pilote de chasse, de transport ou d'hélicoptère (L'affectation se fait en fonction des souhaits émis par chacun et du classement).
- Formation de pilote d'hélicoptère à l'**EAALAT à Dax**.
- Formation au Centre d'Instruction des Equipages d'Hélicoptères à **Toulouse** sur Fennec.

Après l'Ecole de l'Air



Après l'Ecole de l'Air (recrutement Bac+2, école d'ingénieur), la filière rejoint celle des EOPN à Cognac.

✓ Gendarmerie

Seuls des gendarmes peuvent postuler à cette formation. Après sélection ils suivent le cursus de l'EEALAT à Dax.

D'autres questions ?

Pour tout renseignement concernant le métier de pilote d'hélicoptère vous pouvez :

- ▶ Envoyer un mail à l'Union Française de l'Hélicoptère à info@ufh.fr.
- ▶ Les contacter par téléphone au 01 45 58 16 17.
- ▶ Contacter un FTO dont la liste est donnée sur le site de la DGAC www.dgac.fr.

Bons vols !



En collaboration avec : www.helicopassion.com

