

# STATISTIQUES DES ELEVES PILOTES DE LIGNE PROMOTION 2006 - 2012



Données du 09 mai 2013

## Introduction

L'Association Générale des Elèves Pilotes de l'Aviation Civile est une association loi 1901 qui regroupe depuis 1992 les Elèves Pilotes de Ligne (EPL) issus de la formation ENAC (anciennement ENAC – SEFA).

Fondement même de notre existence, et avec les moyens dont nous disposons, nous aidons les EPL à accéder à un poste de navigant.

A ce titre, nous établissons fréquemment des statistiques sur le parcours professionnel de ceux-ci.

## Principe des sélections Air France pour l'ENAC

Il existe depuis des années une passerelle entre la formation ENAC et les sélections Air France. En effet, les Elèves Pilotes de Ligne (EPL) de l'ENAC sont soumis à une sélection d'entrée différente par rapport à tous les autres candidats. Celle-ci commence dès la fin de la formation EPL, avec la venue de recruteurs Air France afin de juger les aptitudes de l'élève à devenir pilote, au travers d'un test en vol, et de deux tests sur simulateur. Les élèves sont ensuite convoqués à Paris afin de poursuivre le processus de recrutement, et à l'issue, l'embauche, l'ajournement (revenir passer la sélection en tant qu'EPL après quelques mois) ou l'élimination (revenir passer la sélection comme les autres candidats) sera prononcé. Cette dernière étape n'est plus organisée depuis juin 2009, et les prévisions indiquent une éventuelle reprise à partir de 2016.

Les tests en vol ne se retrouvent pas à ce jour dans la sélection pilote des autres candidats, cette dernière comprenant à la place des tests psychotechniques et psychomoteurs. Les EPL ont quant à eux passé ces tests lors du concours d'entrée ENAC, et ceux-ci se voient reconnus par Air France.

## Population

Au 09 mai 2013, nous comptons 248 EPL sortis de formation et en attente de sélection Air France depuis l'arrêt de ces dernières en juillet 2009. Afin de fournir des statistiques précises, nous avons décidé d'inclure dans les statistiques présentées dans les pages suivantes uniquement les EPL sortis de formation depuis au moins quatre mois. Ainsi, notre effectif se porte à 246.

Entre le 01 février et le 01 mai 2013, nous avons mis en ligne sur notre site internet [www.agepac.org](http://www.agepac.org) un sondage. Sur ces 246 EPL, 230 nous ont répondu. Il nous a alors fallu utiliser Facebook ou solliciter l'aide de camarades de promotion afin de récolter les données des 16 autres EPL.

Nous pouvons donc considérer les statistiques comme pertinentes.

## **Avertissement**

Malgré toutes nos vérifications, il se peut que certaines erreurs se soient glissées. N'hésitez pas à nous les signaler.

Le prochain recensement aura lieu en octobre 2013.

Toutes les valeurs en pourcentage sont arrondies.

## 1. Généralités

### 1.1. Composition des promotions - Admission

Année	EPL-S	EPL-U	EPL-P	Total
2006	44	2	2	48
2007	60	4	2	66
2008	74	4	2	80
2009	48	4	8	60
<b>Total</b>	<b>226</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>254</b>

Pour information

Année	EPL-S	EPL-U	EPL-P	Total
2005	46	2	0	48
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>48</b>

Année	EPL-S	EPL-U	EPL-P	Total
2010	28	4	8	40
2011	28	4	8	40
2012	28	4	8	40
<b>Total</b>	<b>84</b>	<b>12</b>	<b>24</b>	<b>120</b>

### 1.2. Composition en sortie, épurée des intégrés Air France

Année	EPL-S	EPL-U	EPL-P	Total
2004	5	0	0	5
2005	7	0	0	7
2006	31	1	0	32
2007	56	2	1	59
2008	68	3	1	72
2009	42	3	9	54
2010	-	4	6	10
2011	-	6	7	13
<b>Total</b>	<b>209</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>252</b>

Nous comptons parmi ces promotions 2 EPL-S 2005, 9 EPL-S 2006, 2 EPL-U 2007 et 1 EPL-P 2008, soit 14 EPL qui ont intégré Air France depuis l'arrêt des sélections en 2009, et ce au 1<sup>er</sup> mai 2012. Ces EPL ne sont pas pris en compte dans nos statistiques.

Sur ces dernières années, le taux d'échec en formation s'est stabilisé aux alentours de 10%.

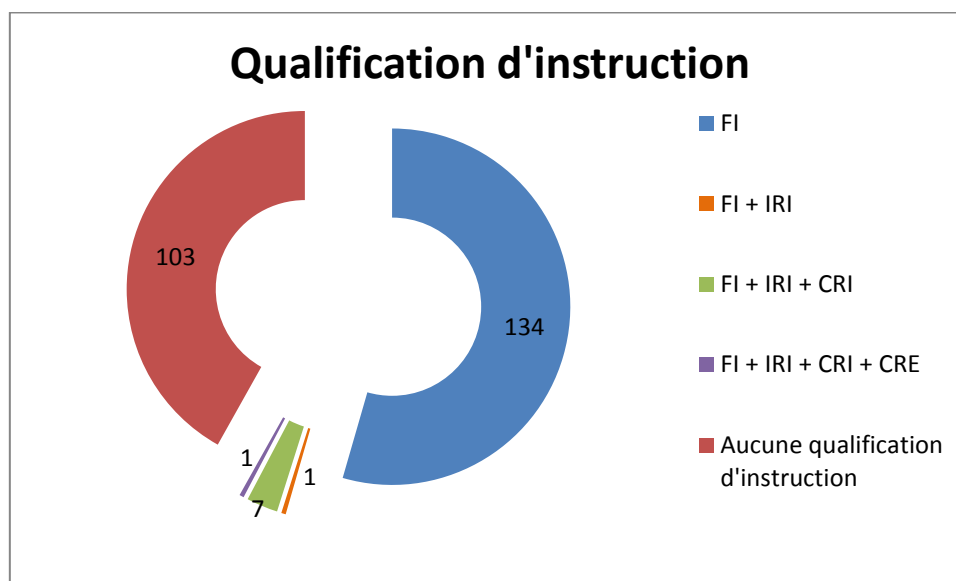
Nous choisissons également de ne pas inclure à nos statistiques les 6 EPL-U 2011.

**Notre étude porte donc sur 246 EPL.**



## 2. Qualifications

### 2.1. Qualification d'instructeur



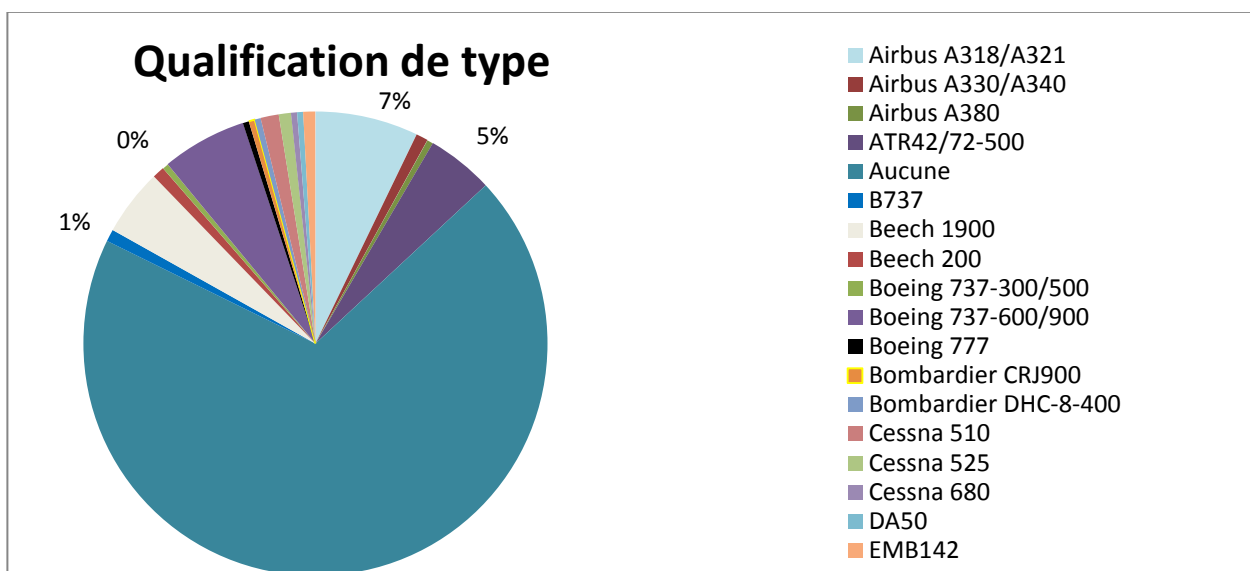
FI = Flight Instructor

IRI = Instrument Rating Instructor

CRI = Class Rating Instructor (Qualification de classe pour les appareils multimoteurs).

CRE = Class Rating Examiner

### 2.2. Qualification de type

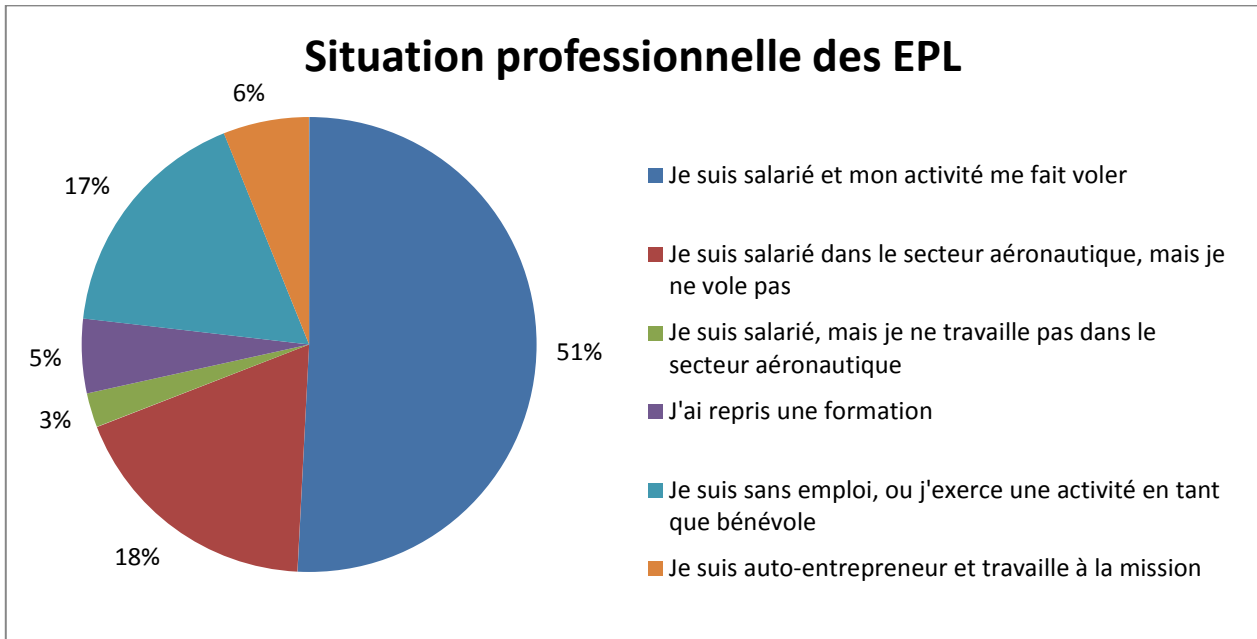


Quatorze EPL ont été qualifiés A320 dans le cadre du projet AGEPAC-ENAC.

**69%** des EPL ne possèdent aucune qualification de type.

### 3. Emplois

#### 3.1. Situation Générale



J'exerce une activité salarié qui me fait voler	<b>125</b>
J'exerce une activité salarié dans le secteur aéronautique, mais qui ne me fait pas voler	<b>45</b>
Je suis salarié, mais je ne travaille pas dans le secteur aéronautique	<b>6</b>
J'ai repris une formation	<b>13</b>
Je suis sans emploi	<b>42</b>
Je suis auto-entrepreneur, ou à la mission	<b>15</b>

Il existe plusieurs licences de pilote : la licence de pilote privé (PPL, Private Pilot License), la licence de pilote commercial (CPL, Commercial Pilot License) et la licence de pilote de ligne (ATPL, Airline Transport Pilot License). La première permet de voler en aéroclub, sans exercer de fonction rémunérée. La seconde permet d'exercer une activité de pilote rémunérée. Enfin, la dernière est indispensable pour exercer le métier de pilote de ligne, en tant que commandant de bord.

Sur cette licence peuvent s'ajouter différentes qualifications : - qualification de vols aux instruments (IR, Instrument Rating) qui permet de voler sans références visuelles extérieures, - qualification de vols multi-moteurs (ME, Multi Engine) qui permet de voler sur avion multi-moteurs. On regroupe souvent l'ensemble de ces 2 qualifications sous le terme IRME. Il existe également la qualification de vol en équipage (MCC, Multi Crew Coordination).

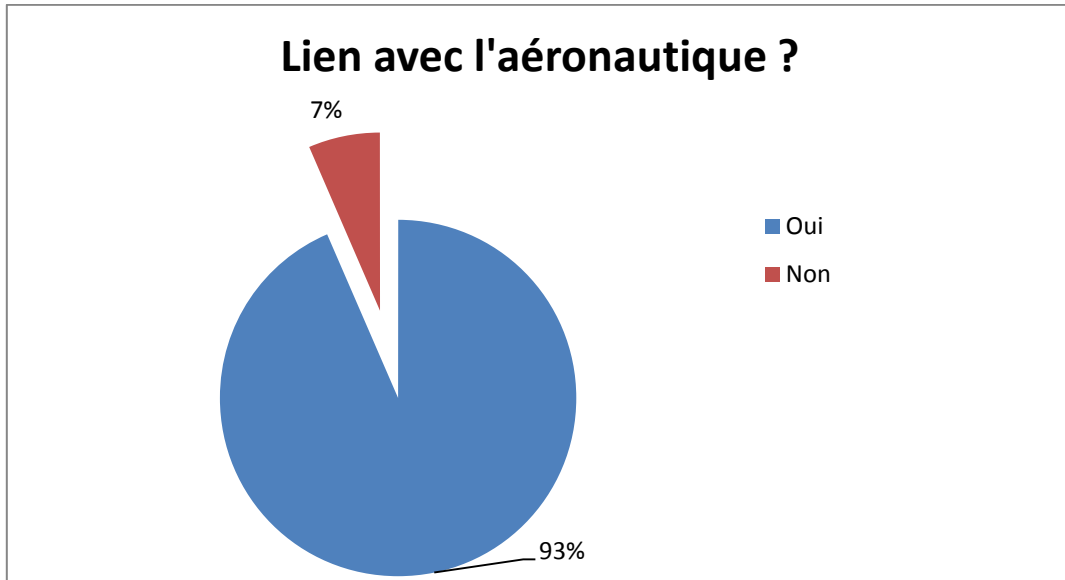
Sur certains avions (Boeing, Airbus ...), il est nécessaire d'ajouter en plus une qualification de type (QT ou TR, Type Rating) spécifique à un avion, afin d'exercer le métier de pilote dessus.

**En sortie de l'ENAC, les EPL disposent d'un ATPL théorique, d'un CPL, d'un IRME et d'une MCC.** En y associant une QT, il leur est réglementairement possible d'exercer un emploi de copilote (Officier Pilote de Ligne) dans une compagnie aérienne. Enfin, il leur sera délivré un ATPL pratique une fois qu'ils auront 1500 heures de vol (Ils disposent de 180 heures de vol en sortie de formation).

Vous trouverez plus d'informations à l'adresse : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Aviateur>

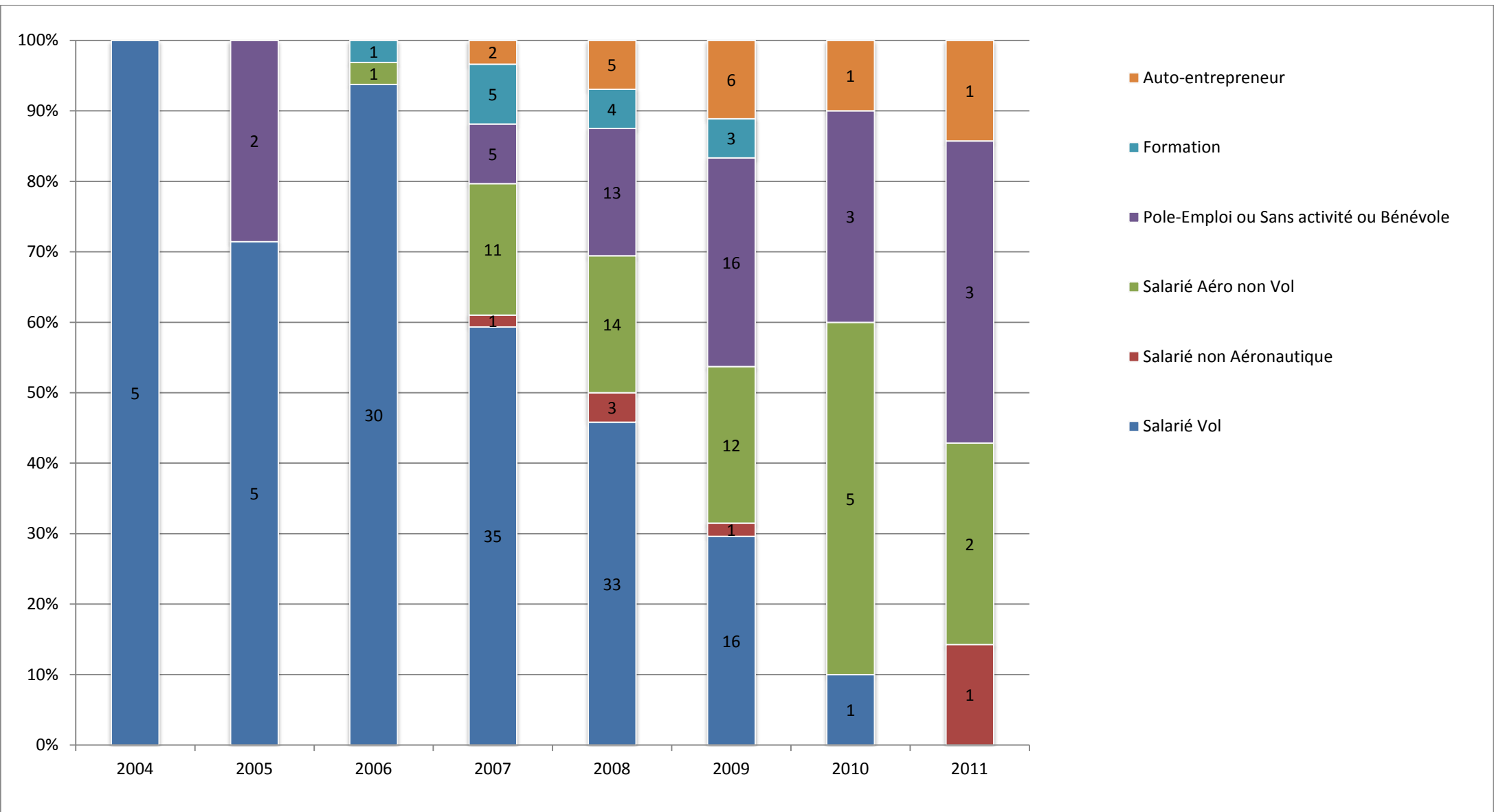
### 3.2. Lien avec l'aéronautique ?

Nous avons demandé à l'ensemble de ces EPL s'ils maintenaient au quotidien un lien avec l'aéronautique.

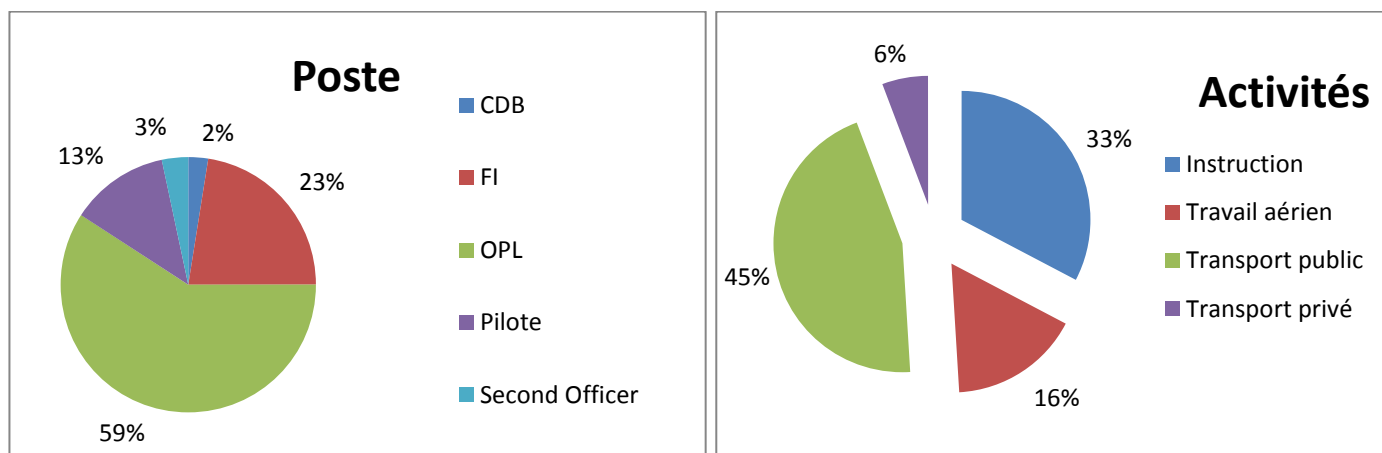




### 3.3. Situation par promotion



### 3.4. Situation des EPL salariés et dont le travail les fait voler



CDB : Commandant de Bord

OPL : Officier Pilote de Ligne (Co-pilote)

SO : Second Officer (Chez Cathay Pacific ou Qatar Airways)

Pilote : Pilote dans le cadre du travail aérien

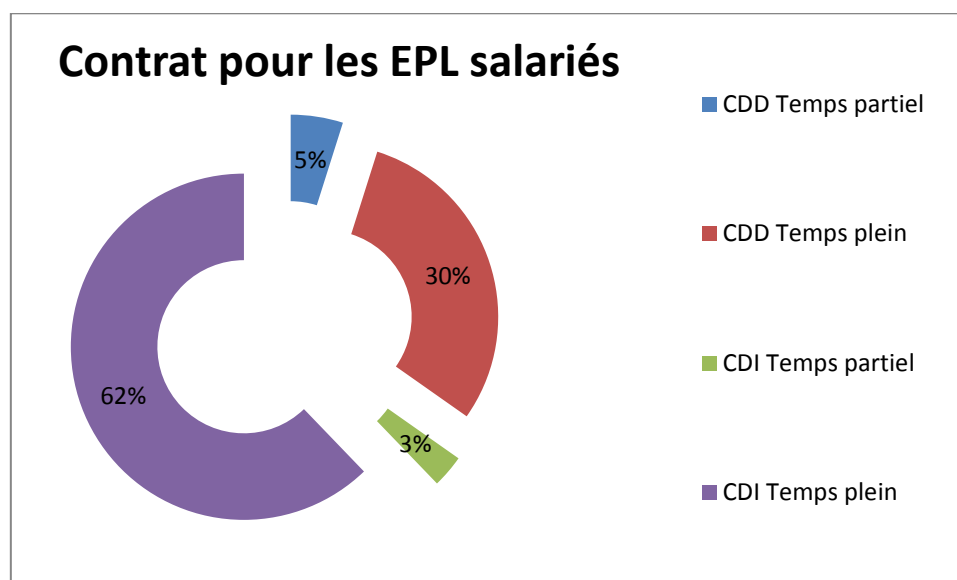
FI : Flight Instructor (Instructeur)

Le travail aérien signifie du remorquage de planeurs, du largage de parachutistes, de la photographie aérienne ...

**51 EPL** sont sur avions JAR25

**29 EPL** sont sur avions JAR23

La réglementation Européenne appelée JAA (Joint Aviation Authorities) classe les différents avions en fonction de la masse maximale qu'ils peuvent avoir au décollage, du nombre minimal de pilote qu'il faut dans le cockpit, et du nombre de passagers dans la cabine. Les avions **JAR 25** sont les avions multi-pilotes (équipage à 2), dont la masse maximale au décollage est supérieure à 8,6T et comprenant au moins 20 sièges passagers. Tous les Airbus et tous les Boeing sont **JAR 25**. Les **JAR 23** sont les avions plus petits.

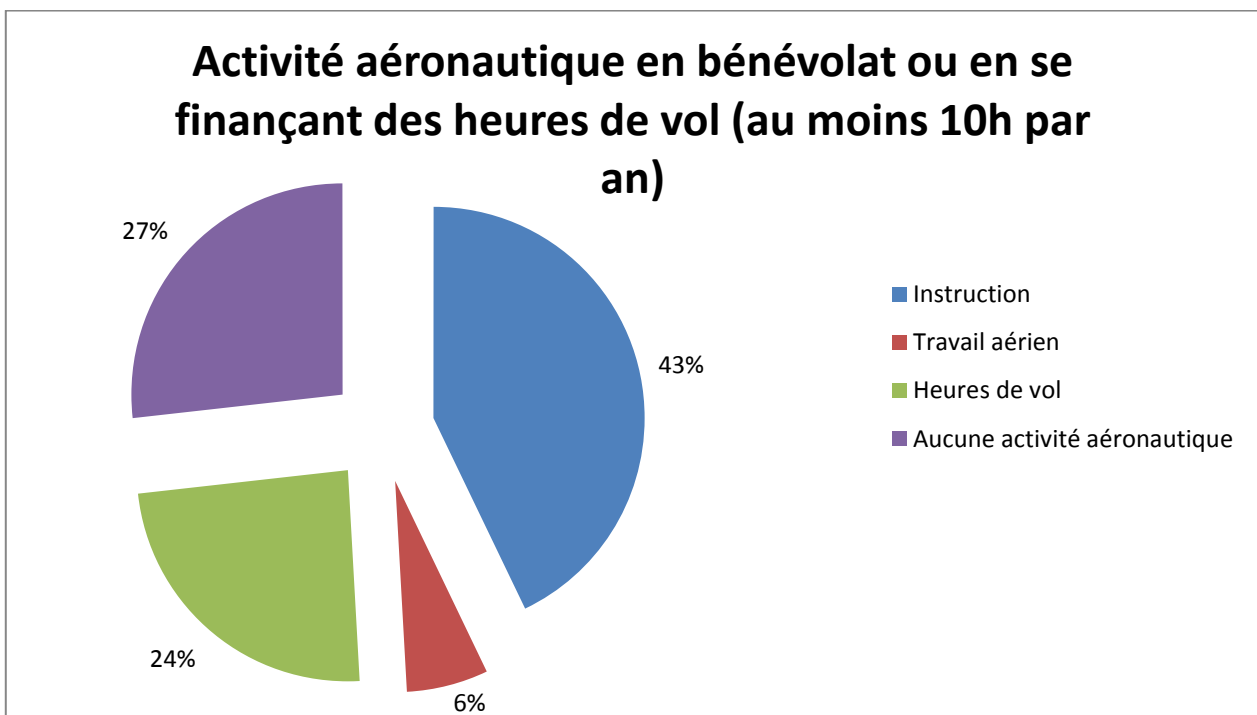
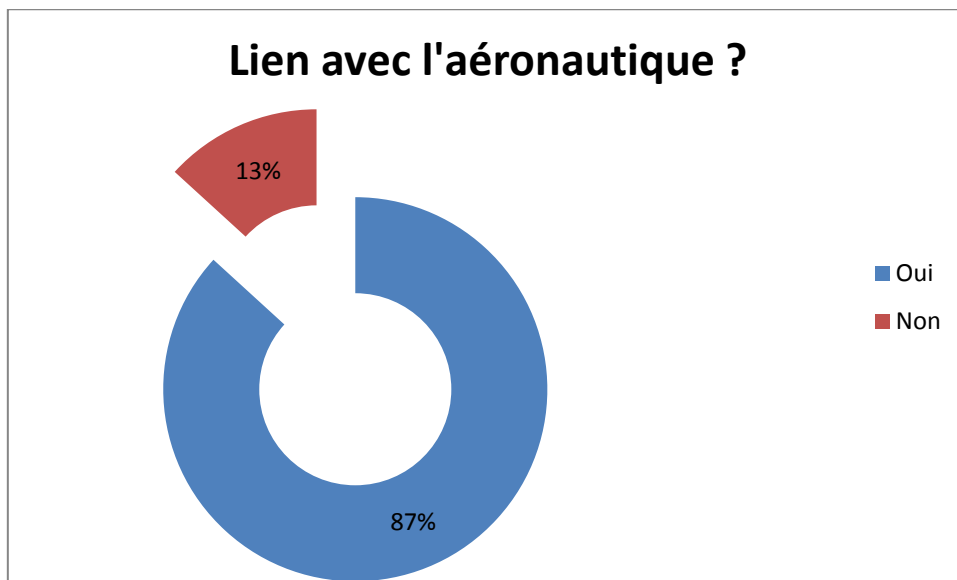


### 3.5. Situation des EPL salariés et dont le travail ne les fait pas voler

Parmi les postes occupés :

- Tuteur ATPL et assimilés
- Agent d'opération
- Agent de transit
- Ingénieur
- Steward
- Pilote Echo Radar

### 3.6. Situation des EPL qui ne volent pas dans le cadre de leur activité principale

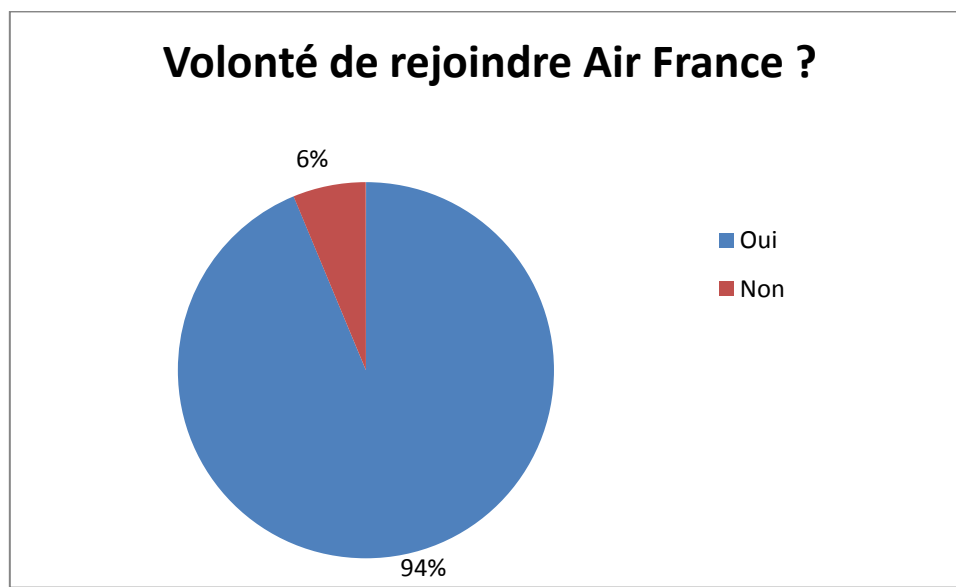


## 4. Avenir professionnel

### 4.1. Volonté de rejoindre Air France

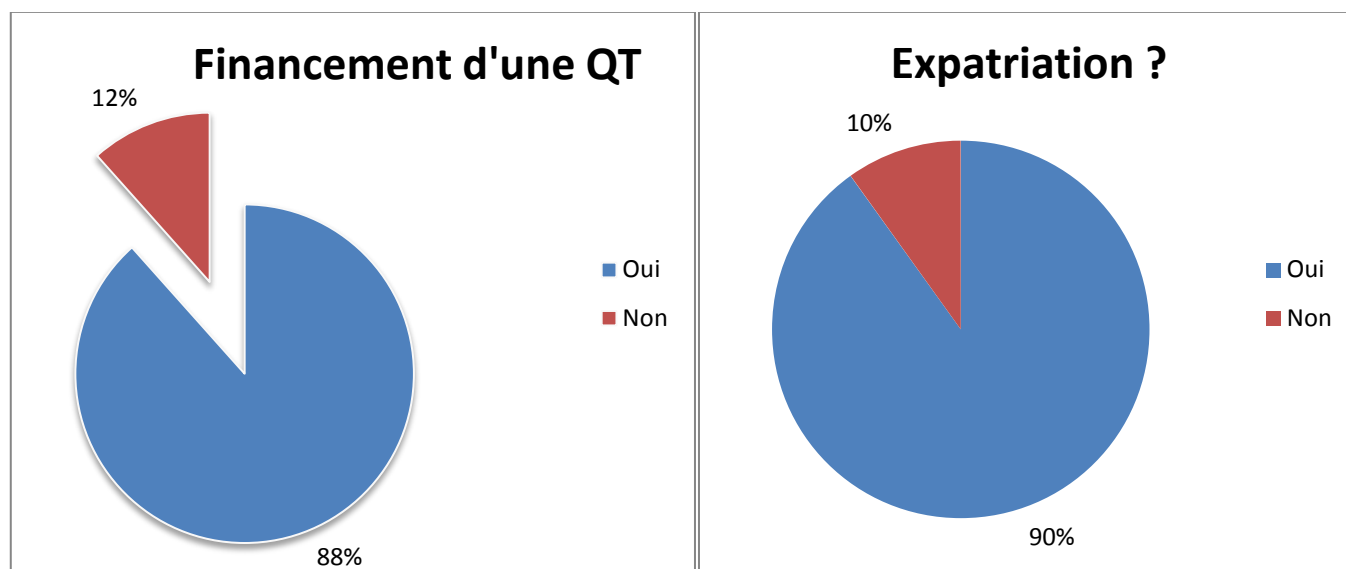
Nous avons cette fois demandé aux EPL si intégrer la compagnie Air France faisait partie de leur projet professionnel aujourd'hui. Lors de notre recensement, nous notions que 5% des EPL ne souhaitaient plus rejoindre Air France. Ce chiffre se porte désormais à 6% et concerne principalement les EPL établis dans d'autres compagnies aériennes.

Ce chiffre ne reste qu'une indication.



### 4.2. Expatriation et financement

Nous avons ensuite demandé aux EPL s'ils étaient prêts à se financer une Qualification de type en échange d'une promesse d'embauche, et s'ils étaient prêts à s'expatrier.



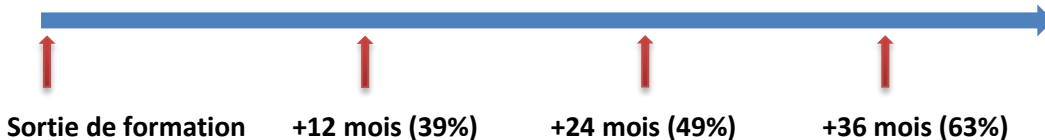
Parmi les EPL prêt à s'expatrier :

**80%** sont prêts à le faire partout dans le monde, **10%** se limitent à l'Europe. Les **10%** restants ne souhaitent pas s'expatrier en Afrique.

## 5. Interprétation et conclusion

Les différentes données que nous avons récupérées au cours de ces 3 ans nous permettent d'établir ces invariants.

- En sortie de formation, seuls 30% des EPL trouveront dans l'année un travail salarié qui leur permettra de voler. Ajoutés aux 9% des EPL en freelance ou en auto-entrepreneur, 39% des EPL ont une activité aéronautique rémunérée dans les 12 mois suivant la formation. Ce chiffre est porté à 49% dans les 24 mois, et à 63% dans les 36 mois.



- Seulement 21% d'entre eux sont sur un avion JAR 25, et 12% d'entre eux sont sur JAR 23. 51 EPL sont pilotes de ligne (sur avion JAR25 en transport public), soit 21% des EPL. 75% d'entre eux exercent leur métier chez Ryanair ou Lufthansa. Nous en déduisons que 67% des EPL n'exercent pas une activité pour laquelle ils ont été formés.
- 54% des EPL sont devenus instructeur, et parmi eux 18% sont rémunérés.
- Pour les EPL qui ne parviennent pas à voler avec leur activité professionnelle principale, 73% continuent de voler à côté (24% d'entre eux se payent des heures en aéroclub avec une moyenne d'une heure par mois, les autres se partageant de l'instruction bénévole et du travail aérien non rémunéré (largage parachutisme, photographie, remorquage ...)

**Principaux employeurs :**

- Ryanair
- ENAC

- Malheureusement, les trois quarts des EPL ne parviennent pas à maintenir leur qualification IRME avec leur emploi.
- 17% des EPL sont sans activité.
- Plus inquiétant car pour subvenir à leurs besoins, nous notons qu'environ 12% des EPL effectuent moins de 10 heures de vol par an. Dans ces conditions il est à craindre que leurs compétences soient un jour insuffisantes pour obtenir le maintien de compétence.
- Pour finir, le projet professionnel de 100% des EPL reste d'accéder à un poste de navigant dans une compagnie aérienne, et ces EPL sont prêts à l'exercer dans un pays autre que la France.

**21% des EPL  
sont pilotes  
de ligne**

**18% sont  
instructeurs  
rémunérés**

**67% des EPL  
n'exercent pas  
une activité pour  
laquelle ils ont  
été formés**

**17% sont sans  
activités  
professionnelles**

**75% bénéficient  
du plan de  
prorogation des  
licences**