

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 8 du 10 février 2014

PARTIE PERMANENTE
Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN)

Texte 1

INSTRUCTION N° 69133/GEND/DPMGN/SDC/BFORM

relative à la formation des militaires, personnels navigants, de la gendarmerie dans le domaine de « l'aéronautique ».

Du 1er octobre 2013

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA GENDARMERIE NATIONALE : *service des ressources humaines ; sous-direction du recrutement et de la formation ; bureau de la formation.*

INSTRUCTION N° 69133/GEND/DPMGN/SDC/BFORM relative à la formation des militaires, personnels navigants, de la gendarmerie dans le domaine de « l'aéronautique ».

Du 1^{er} octobre 2013

NOR D E F G 1 3 5 1 6 6 0 J

Références :

Arrêté du 5 avril 2012 (JO n° 105 du 4 mai 2012, texte n° 30 ; signalé au BOC 33/2012 ; BOEM 651.4.3) modifié.

Arrêté du 17 novembre 2010 (JO n° 271 du 23 novembre 2010, texte n° 3 ; signalé au BOC 53/2010 ; BOEM 651.4.1) modifié.

Circulaire n° 147392/GEND/SOE/SDSPSR/FMS du 28 décembre 2009 (n.i. BO - CLASS. : 12.42).

Pièce(s) Jointe(s) :

Huit annexes et dix-neuf appendices.

Texte abrogé :

Instruction n° 19400/DEF/GEND/RH/RF/FORM du 14 mai 1998 (BOC, p. 3391 ; BOEM 651.4.6) modifiée.

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 651.4.6

Référence de publication : BOC n° 8 du 10 février 2014, texte 1.

Préambule.

La présente instruction a pour objet de définir les modalités de formation du personnel navigant dans le domaine de l'aéronautique. Les officiers et les sous-officiers doivent être en mesure de remplir, sans défaillance et dans des conditions particulières, les missions qui incombent aux formations aériennes de la gendarmerie.

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES - PRINCIPES GÉNÉRAUX DE SÉLECTION.

Les militaires des forces aériennes de la gendarmerie nationale sont recrutés à l'issue d'épreuves de sélections techniques ; d'une évaluation psychologique ; d'une visite médicale d'aptitude personnel navigant et d'une commission de sélection présidée par le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale (CFAGN) ou son représentant composée du :

- commandant du groupement instruction ou son représentant ;
- commandant du groupement de maintien en condition opérationnelle ou son représentant ;
- chef du bureau des ressources humaines du commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (CFAGN) ou son représentant.

2. FORMATION DES OFFICIERS.

Le personnel officier désirant servir dans une formation aérienne de la gendarmerie en qualité de pilote ou de moniteur pilote doit préalablement à son affectation justifier d'une formation technique de base.

La formation des officiers est identique à celle des sous-officiers définie en annexes III., V. et VI.

Les officiers désignés pour occuper les fonctions d'adjoint ou de chef de section au sein du groupement de maintien en condition opérationnelle (GMCO) à Orléans suivent un stage de formation des officiers de la maintenance « cellules et moteurs » des matériels aériens. Cette disposition n'est pas applicable aux officiers titulaires de la qualification « contrôleur des appareils à voilure tournante ».

Les officiers de carrière titulaires d'un brevet de pilote hélicoptère militaire, admis dans la gendarmerie par un ou plusieurs concours sur épreuves ouverts aux capitaines ou officier de grade correspondant peuvent être affectés dans une unité aérienne de la gendarmerie, après avoir subi lors de la scolarité à l'école des officiers de la gendarmerie nationale (EOGN) les tests de compétences particulières.

3. FORMATION DES SOUS-OFFICIERS (ANNEXE I.).

3.1. Formation initiale.

Formation technique de base de niveau 1 (annexe II.).

Le personnel sous-officier s'engageant dans la préparation d'un certificat technique du 1^{er} degré (CT1) de la spécialité « aéronautique » doit suivre une formation technique de base de niveau 1 lui permettant d'obtenir ce diplôme correspondant à son futur emploi :

- de pilote ;
- de technicien de la maintenance cellules et moteurs des matériels aériens (1) ;
- de technicien de la maintenance avionique des matériels aériens.

Les gendarmes ou maréchaux des logis (MDL)/chefs titulaires d'un CT1 aéronautique militaire ou d'un titre équivalent, acquis avant l'entrée en gendarmerie, peuvent être recrutés au titre des compétences particulières (2) à la sortie de l'école de sous-officiers de gendarmerie, en fonction des places disponibles dans les unités.

3.2. Formation continue.

3.2.1. Formation spécifique gendarmerie (annexe III.).

Cet enseignement vise à :

- parfaire la formation des pilotes et des mécaniciens afin d'obtenir de ceux-ci l'efficacité et la sécurité maximales dans l'exécution des missions aériennes ;
- qualifier les pilotes et les mécaniciens sur les différents matériels en service dans la gendarmerie.

L'instruction est dispensée selon le cas au sein du groupement instruction ou au sein des unités opérationnelles :

- un stage d'application réservé aux pilotes ;
- une formation de mécanicien de bord treuilliste ;
- une formation de perfectionnement et d'entretien (maintien en compétences des équipages).

3.2.2. Formation technique supérieure de niveau 2 (appendice IV.S.).

Cette formation permet d'obtenir un certificat technique supérieur dans l'emploi tenu :

- pilote ;
- technicien supérieur de la maintenance cellules et moteurs des matériels aériens ;
- technicien supérieur de la maintenance avionique des matériels aériens.

La détention du certificat technique supérieur (CTS) - pilote ou technicien de maintenance sera étudiée pour accéder au grade d'adjudant-chef de la spécialité et pour occuper certains postes à responsabilité (commandant de détachement aérien de la gendarmerie, chef de piste, chef pilote, chef d'atelier, chef d'équipe). La formation peut être menée, indifféremment avant ou après le stage national de formation à l'encadrement opérationnel/certificat de formation à l'encadrement opérationnel (SNFEO/CEFEO).

3.2.3. Formations complémentaires relatives à la sécurité aérienne (crew resource management/mechanical resource management/enquêteur de première information/sécurité des vols) (annexe V.).

Tous les pilotes et mécaniciens de bord des forces aériennes de la gendarmerie nationales bénéficient d'une formation *crew resource management/mechanical resource management* (CRM/MRM). Un module de rafraîchissement leur est ensuite dispensé tous les trois ans.

Ces formations « facteur humain » sont dispensées par des formateurs relais au sein des groupements des forces aériennes de gendarmerie (GFAG).

3.2.4. Formation supérieure de niveau 3 (annexe VI.).

Le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale, en fonction de l'expérience acquise par le personnel, du parcours professionnel, des qualifications techniques [montagne, contrôleur, moniteur et instructeur mécanicien de bord treuilliste (MBO), école du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER), enseignement militaire supérieur scientifique et technique (EMSST)], propose au sous-directeur des compétences de la direction des personnels militaires de la gendarmerie nationale de la direction générale de la gendarmerie nationale (DPMGN DGGN) l'attribution d'une qualification gendarmerie de niveau 3.

3.2.5. Formations particulières (annexe VII.).

En fonction du lieu d'affectation ou d'intervention, les équipages d'aéronefs sont formés aux techniques de survie en montagne ou en mer. Lors d'une affectation hors métropole, une action de formation à l'hélicoptage sur bâtiments de surface de la marine nationale est organisée :

- sauvetage et survie en mer ;
- survie en montagne ;
- hélicoptage ;
- montagne, etc.

3.2.6. Stages de recyclage et des tests de contrôle de qualification (annexe VIII.).

La durée des stages peut varier de 2 à 5 jours selon l'expérience, le niveau de qualification acquis antérieurement, la durée de l'interruption et la spécialité.

3.3. Formation à la spécialité.

« Aéronautique, opérateurs aérosurveillance et avitailleurs ».

Par arrêté du 17 novembre 2010 modifié, fixant les titres professionnels et la qualification exigés pour la promotion des sous-officiers de gendarmerie aux grades de maréchal des logis-chef et d'adjudant-chef, une quatrième spécialité « aéronautique, opérateurs aérosurveillance et avitailleurs » a été créée au sein du commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (CFAGN).

Celle-ci regroupe les sous-officiers de gendarmerie n'appartenant pas aux spécialités :

- aéronautique, pilotes ;
- aéronautique, mécaniciens cellules et moteurs ;
- aéronautique, mécaniciens avionique.

Ces personnels occupent des fonctions opérationnelles et de soutien (conducteurs, secrétaires), d'avitailleurs, d'opérateurs aérosurveillance (retransmissions vidéo) et de secouristes de surface (3).

En fonction de leurs affectations, ils suivent :

- pour les avitailleurs : un stage transports des matières dangereuses par route (RTMD) au service des essences des armées (SEA) à Chalon-sur-Saône ou tout autre organisme accrédité ;
- pour les secouristes de surface : un stage de formation au brevet national de sécurité et de sauvetage aquatique (BNSSA), une formation premier secours en équipe n° 1 (PSE1) au minimum et un recyclage annuel concernant l'utilisation du défibrillateur [défibrillateur semi-automatique (DSA)].

Les remises à niveau en matière de secourisme sont effectuées au sein des régions de rattachement des personnels. Les entraînements à la technique de l'hélicoptère sont réalisés sous la responsabilité du CFAGN,

- pour les opérateurs aérosurveillance : la formation est réalisée en interne, par des formateurs relais ayant suivi une formation au groupement instruction de Cazaux.

Aucun diplôme « aéronautique » n'est demandé pour intégrer la quatrième spécialité. Pour concourir à l'avancement, les personnels de cette spécialité devront détenir le certificat d'officier de police judiciaire ou le diplôme d'arme.

Ces personnels non navigants spécialisés dans des missions d'environnement au sein du CFAGN n'entrent pas dans le périmètre de la présente instruction relative à la formation des militaires, personnels navigants, de la gendarmerie dans le domaine de « l'aéronautique ».

3.4. Formation à l'encadrement opérationnel.

Cet enseignement est dispensé lors du stage national de formation à l'encadrement opérationnel (SNFEO) (4) en vue de l'obtention du certificat de formation à l'encadrement opérationnel (CEFEO) option « formation aérienne de la gendarmerie », nécessaire pour postuler au grade d'adjudant-chef.

4. DISPOSITIONS COMMUNES À TOUTES LES FORMATIONS.

4.1. Désignation.

Le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale désigne les stagiaires en fonction des places annuellement attribuées par la DGGN/BFORM.

Les noms, prénoms, NIGEND et affectations des candidats sont transmis par message aux organismes de formations, copie DGGN/BFORM, au plus tard 15 jours avant le début de la session considérée.

En cas de défaillance d'un stagiaire, il appartient au BFORM/CFAGN de pourvoir à son remplacement en liaison avec le groupement instruction (GI), le groupement de maintien en condition opérationnelle (GMCO) et les commandants des groupements.

De même, toutes demandes de reports de formations pour raisons techniques, disponibilités formateurs etc. doivent faire l'objet d'un compte-rendu et être validées par le CFAGN.

4.2. Convocation.

La convocation des stagiaires et les modalités administratives pour les stages interne gendarmerie sont arrêtées par le CFAGN.

Pour certaines formations externes aux forces aériennes de gendarmerie (FAG) ou/et au profit des personnels non-affectés au CFAGN, les désignations sont prononcées par la DGGN/BFORM.

4.3. Information préalable des stagiaires.

Les stagiaires seront informés des modalités relatives à chaque stage par note de service des organismes formateurs ou sur le site intranet gendarmerie page formation du CFAGN.

4.4. Interruption, redoublement stages internes forces aériennes de gendarmerie.

Une interruption de stage pour motif professionnel ou personnel peut être exceptionnellement accordée par le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale ou pour raison médicale après avis d'un médecin militaire diplômé de médecine aéronautique.

Un seul redoublement peut être autorisé par le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale sur avis de la commission d'examen.

4.5. Dispositions relatives à la désignation des instructeurs détachés.

À l'occasion de certains stages, les moniteurs référents ou instructeurs mécaniciens de bord des groupements des forces aériennes de la gendarmerie nationale peuvent renforcer le GI selon les modalités fixées par le CFAGN.

4.6. Équivalences.

Au regard des diplômes, certificats, attestations de stages détenus par les personnels ou en fonction de l'expérience acquise, le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale propose à la DGGN/BFORM d'attribuer par équivalence un certificat technique de niveau 1, 2 ou 3.

Les certificats sont alors établis par le B.FORM du CFAGN.

5. DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES.

5.1. Indemnités.

5.1.1. Pour services aériens.

Le personnel appartenant aux forces aériennes de la gendarmerie nationale bénéficie de l'indemnité pour services aériens (ISA) dans les conditions fixées par le décret n° 48-1686 du 30 octobre 1948 modifié.

La réouverture des droits après une longue interruption de pratique est acquise dès la date d'exécution avec succès de la dernière épreuve du contrôle sanctionnant le stage de recyclage dont le programme est défini en annexe VI.

Le droit à l'ISA est ensuite maintenu jusqu'à la fin de l'année d'instruction qui suit celle au cours de laquelle a été réussi le contrôle.

5.2. Imputation.

Les dépenses relatives aux indemnités de déplacement temporaire pour les stages externes, sont à imputer sous budget DGGN. Les imputations budgétaires à faire figurer sur les ordres de mission délivrés sont précisées dans les notes désignant le personnel déplacé.

Les dépenses relatives aux frais de formation sont imputées sous budget du CFAGN pour les stages qu'il organise.

6. ABROGATION.

L'instruction n° 19400/DEF/GEND/RH/RF/FORM du 14 mai 1998 modifiée, relative à la formation du personnel de la gendarmerie dans le domaine de l'aéronautique est abrogée.

Pour le ministre de l'intérieur et par délégation :

*Le général,
sous-directeur des compétences,*

Didier QUENELLE.

(1) Les sous-officiers désignés pour suivre un stage de technicien de la maintenance des matériels aériens peuvent à titre exceptionnel, en fonction des résultats obtenus aux épreuves de sélection ou de l'expérience acquise dans une autre armée, être affectés dans une unité aérienne avant le début dudit stage.

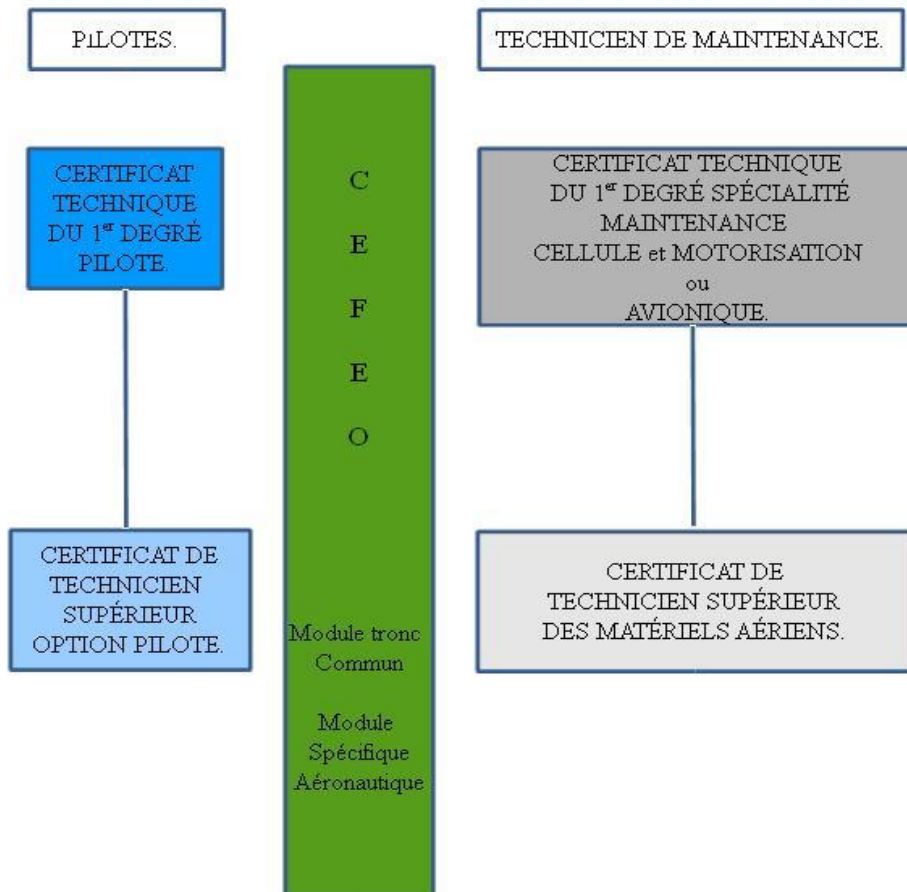
(2) Il y a lieu de se reporter à l'instruction n° 139300/DEF/GEND/RH/SDC/BFORM du 27 octobre 2008.

(3) Note express n° 129108/GEND/OE/SDSPSR/FMS du 8 décembre 2010.

(4) Instruction n° 49000/GEND/DPMGN/SDC/BFORM du 26 juillet 2011 relative à la formation des gradés supérieurs de gendarmerie nationale à l'encadrement opérationnel et au commandement.

ANNEXE I.

**SCHÉMA GÉNÉRAL DE LA FORMATION DES MILITAIRES SOUS-OFFICIERS DU
COMMANDEMENT DES FORCES AÉRIENNES DE LA GENDARMERIE NATIONALE.**



ANNEXE II.

FORMATION TECHNIQUE DE BASE - OBTENTION DU CERTIFICAT TECHNIQUE DU PREMIER DEGRÉ.

Cette formation, acquise avant l'entrée dans la spécialité, est différente selon qu'elle s'adresse aux pilotes ou aux techniciens de maintenance.

Les gendarmes ou MDL/chefs titulaires d'un CT1 aéronautique militaire ou d'un titre équivalent, acquis avant l'entrée en gendarmerie, peuvent être recrutés au titre des compétences particulières ⁽¹⁾ à la sortie de l'école de sous-officiers de gendarmerie, en fonction des places disponibles dans les unités.

L'affectation au sein du CFAGN est conditionnée par l'obtention d'un CT1 de pilote ou de technicien de maintenance des matériels aériens.

La détention d'un de ces titres ouvre la possibilité d'accéder au grade de maréchal des logis-chef.

	PILOTES.	TECHNICIENS DE MAINTENANCE.	
	<p>Le cycle d'enseignement a pour but de former des officiers et des sous-officiers de gendarmerie comme pilotes d'hélicoptères.</p> <p>Il comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un stage de formation initiale pilote à l'école de l'aviation légère de l'aviation légère de l'armée de terre (EALAT) à Dax. 	<p>Les techniciens de maintenance des forces aériennes de la gendarmerie suivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un stage correspondant à leur spécialité, à savoir : - maintenance cellules et moteur ; - maintenance avionique. <p>Ce cycle d'enseignement a pour but de former des officiers aptes à occuper les fonctions de chef de section au groupement de maintien en condition opérationnelle (GMCO) ou des sous-officiers capables d'effectuer la mise en oeuvre des aéronefs, les travaux de premier et de second niveau d'intervention sous la responsabilité d'un chef de piste (responsable technique d'une unité opérationnelle) ou d'un chef d'équipe [en atelier niveau technique d'intervention 2e niveau (NTI 2)] et de participer aux vols de contrôle technique. Il comprend : un stage à l'école de formation des sous-officiers de l'armée de l'air (EFSOAA) de Rochefort ou à l'école supérieure et d'application du matériel (ESAM) de Bourges pour les officiers.</p>	
		FORMATION DES TECHNICIENS DE LA MAINTENANCE CELLULE ET MOTEURS DES MATÉRIELS AÉRIENS.	FORMATION DES TECHNICIENS DE LA MAINTENANCE AVIONIQUE DES MATÉRIELS AÉRIENS.
		<p>Ce cycle d'enseignement a pour but de former des sous-officiers capables, sous la responsabilité d'un chef de piste ou d'équipe, d'effectuer des actes de maintenance simples pour mettre en oeuvre les aéronefs dans le domaine de la mécanique, d'effectuer des</p>	<p>Ce cycle d'enseignement a pour but de former des sous-officiers capables, sous la responsabilité d'un chef de piste ou d'équipe, d'effectuer des actes de maintenance simples pour mettre en oeuvre les aéronefs dans le domaine de l'avionique, d'effectuer des réglages</p>

		réglages simples sur ces équipements et d'assurer la mise en œuvre des matériels de servitude et des équipements complémentaires. Il comprend : - un stage organisé à l'EFSOAA de Rochefort.	simples sur ces équipements et d'assurer la mise en œuvre des matériels de servitude et des équipements complémentaires. Il comprend : - un stage organisé à l'EFSOAA de Rochefort.
DISPOSITIONS COMMUNES.	Le militaire doit satisfaire aux conditions suivantes : - être volontaire ; - être âgé de moins de 33 ans (à la date d'admission en formation) ;		
	- être apte médical (Cf. SIGYCOP instruction n° 2000/P/DEF/GEND/P/SO du 19 janvier 1989 modifiée) ; - être gendarme ou garde à MDL/chef ; - avoir subi les tests psychotechniques en usage dans l'Aviation légère de l'armée de terre (ALAT), tests de sélection à la section de psychologie appliquée de la gendarmerie (les candidats ne peuvent subir les tests de sélection qu'une seule fois) et avoir obtenu l'agrément de la commission de sélection ; - les tests peuvent être subis avant l'obtention du CAT.	- être apte médical (Cf. SIGYCOP instruction n° 2000/P/DEF/GEND/P/SO du 19 janvier 1989 modifiée) ; - être gendarme ou garde à MDL/chef ; - avoir subi avec succès les épreuves de contrôle des compétences particulières ; - avoir subi les tests psychotechniques en usage à la section de psychologie appliquée de la gendarmerie ; avoir obtenu l'agrément de la commission de sélection ; - si possible, être titulaire d'un brevet ou diplôme, civil ou militaire, de technicien dans le domaine de la mécanique ; - posséder une instruction générale à caractère technique ; bac technique ou bac professionnel.	- être apte médical (Cf. SIGYCOP instruction n° 2000/P/DEF/GEND/P/SO du 19 janvier 1989 modifiée) ; - être gendarme ou garde à MDL/chef ; - avoir subi avec succès les épreuves de contrôle des compétences particulières ; - avoir subi les tests psychotechniques en usage à la section de psychologie appliquée de la gendarmerie ; - avoir obtenu l'agrément de la commission de sélection ; - si possible, être titulaire d'un brevet ou diplôme, civil ou militaire, de technicien dans le domaine de l'électricité ou de l'électronique ; - posséder une instruction générale à caractère technique ; bac technique ou bac professionnel.
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.	L'officier doit réunir les conditions suivantes : - être du grade de lieutenant (ou de capitaine depuis moins d'un an) ;		
	- être du grade de lieutenant (ou de capitaine depuis moins de deux ans) ;	- être du grade de lieutenant (ou de capitaine depuis moins de deux ans) ;	- être du grade de lieutenant (ou de capitaine depuis moins de deux ans) ;

	- avoir une ancienneté de service de trois ans au minimum.	- avoir une ancienneté de service de trois ans au minimum ; - stage long : avoir une formation technique BAC +2 ; - stage court : posséder déjà un brevet ou expérience attestant une spécialisation de technicien de maintenance des matériels aériens cellules et moteurs et avoir justifié de cinq années de pratique dans la spécialité.	- avoir une ancienneté de service de trois ans au minimum ; - stage long : avoir une formation technique BAC +2 ; - stage court : posséder déjà un brevet ou expérience attestant une spécialisation de technicien de maintenance des matériels aériens avionique et avoir justifié de cinq années de pratique dans la spécialité.
DOSSIER DE CANDIDATURE.	Les dossiers de candidatures sont établis sur imprimé modèle 314-18 et sont adressés au CFAGN par la voie hiérarchique accompagnés : - d'une déclaration de maintien en activité (instruction n° 139300/DEF/GEND/RH/SDC/BFORM du 27 octobre 2008) ; - d'un certificat médical d'aptitude ; - des deux dernières notations ; - de la FIR complète datée et signée par l'intéressé ;	- d'une copie des diplômes aéronautiques civils ou militaires détenus et du relevé des heures de vol effectuées ; - d'une déclaration manuscrite dans laquelle le postulant précise s'il a subi une sélection psychotechnique antérieure dans l'ALAT, l'armée de l'air ou la marine et le cas échéant les résultats de cette sélection.	- de la copie des diplômes aéronautiques civils ou militaires détenus ; - d'une fiche résumant les activités dans le domaine précité.
DISPOSITIONS DIVERSES.	Les stagiaires ont droit à l'indemnité pour services aériens au taux n° 2 qui leur est allouée dès leur inscription sur la liste à l'air n° 2 par le commandant des FAGN.	Aucune ouverture du droit à l'indemnité pour services aériens pendant le stage.	

(1) Il y a lieu de se reporter à l'instruction n° 139300/DEF/GEND/RH/SDC/BFORM du 27 octobre 2008.

**ANNEXE III.
FORMATION SPÉCIFIQUE GENDARMERIE.**

Cet enseignement vise à :

- parfaire la formation des pilotes et des mécaniciens afin d'obtenir de ceux-ci l'efficacité et la sécurité maximales dans l'exécution des missions aériennes ;
- qualifier les pilotes et les mécaniciens sur les différents matériels en service dans la gendarmerie.

L'instruction est dispensée selon le cas au sein du groupement instruction ou au sein des unités opérationnelles.

	STAGE D'APPLICATION DES PILOTES DE LA GENDARMERIE.	BREVET DE MÉCANICIEN DE BORD TREUILLISTE.
	<p>Ce stage est réservé aux pilotes affectés en unités spécialisées à l'issue de la formation de base suivie à l'EALAT de Dax ou issus des autres armées.</p> <p>Il permet de délivrer aux pilotes affectés dans une section ou un détachement aérien de la gendarmerie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une instruction de qualification de type sur les hélicoptères en service dans la gendarmerie ; - une formation complémentaire de nature à renforcer les conditions de sécurité en vol. 	<p>Le brevet de « mécanicien de bord treuilliste » de la gendarmerie sanctionne l'aptitude des techniciens de maintenance cellule et moteur et avionique à exercer à bord des hélicoptères de la gendarmerie les fonctions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assurer la mise en œuvre du treuil et des équipements optionnels à bord (phare de recherche, caméra, etc.) ; - seconder le pilote dans ses tâches d'observation et de navigation aériennes ; - assurer la sécurité des passagers à l'embarquement et au débarquement.
DÉROULEMENT DU STAGE.	<p>L'enseignement est dispensé au groupement instruction (GI) de Cazaux.</p> <p>Le commandant du CFAGN élabore et diffuse le calendrier des sessions et organise les stages en utilisant ses moyens propres (instructeurs, aéronefs, potentiels et moyens pédagogiques).</p> <p>À ce titre, il lui appartient d'exprimer ses besoins auprès du bureau de la formation de la DGGN et de gérer les crédits qui lui sont attribués, dans les conditions fixées par la circulaire ministérielle n° 31900/DEF/GEND/LOG/BDG du 29 novembre 1994 (1).</p> <p>Sanction du stage.</p> <p>Le pilote qui a satisfait aux épreuves théoriques et pratiques en vol passées avec</p>	<p>Cet enseignement comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un stage au GI à Cazaux contenant une instruction technique « treuil électrique » suivi d'une formation pratique à la navigation, à l'observation et au treuillage et à l'emploi des optionnels (caméra, phare, cartographie, etc.). <p>La durée de cette formation varie selon le type d'aéronef utilisé.</p> <p>Les modalités d'organisation relatives à ce cycle de formation sont définies dans l'instruction n° 26690/DEF/GEND/OE/INST du 24 octobre 1989 (1).</p> <p>Un mécanicien de bord stagiaire rencontrant des difficultés dans sa progression ou obtenant des résultats insuffisants aux tests de qualification peut se voir attribuer par le commandant des FAGN un crédit d'heures de vol</p>

moniteur pilote du GI se voit attribuer la qualification de type d'aéronef.

Il est alors autorisé à effectuer la formation complémentaire des pilotes nouvellement affectés en unité. Un certificat lui est délivré par le commandant des forces aériennes de la gendarmerie nationale.

Un pilote stagiaire rencontrant des difficultés dans sa progression ou obtenant des résultats insuffisants aux tests de qualification peut se voir attribuer par le commandant des FAGN un crédit d'heures de vol supplémentaire dans la limite de 20 p.100 du volume global prévu pour le stage d'application.

À l'issue de cet entraînement complémentaire, le pilote concerné subit un nouveau test de qualification avec le commandant du GI ou son adjoint, le moniteur ayant suivi la formation du pilote prenant place à bord en qualité d'observateur.

En cas d'un nouvel échec, une commission d'examen réunissant le commandant des FAGN ou son représentant, le commandant du GI ou son représentant, le chef RH ou son représentant, statue sur les suites à donner (poursuite de la formation ou échec définitif).

Nota. L'échec définitif au stage d'application des pilotes de la gendarmerie ou la perte de l'aptitude médicale du personnel navigant entraîne le départ de la spécialité (2).

Le commandant des FAGN reçoit les candidats individuellement.

Il attribue à chacun une note d'aptitude.

Celle-ci tient compte :

- de l'impression produite par le candidat au cours de l'entretien ;
- des qualités dont a fait preuve l'intéressé tout au long du stage.

Les modalités d'attribution (état des notes) font l'objet de l'appendice IV.A.

supplémentaire dans la limite de 20 p. 100 du volume global prévu pour la formation.

Nota. L'échec définitif au brevet de mécanicien de bord treuilliste de la gendarmerie ou la perte de l'aptitude médicale du personnel navigant entraîne le départ de la spécialité (2).

Sanction du stage.

Outre les modalités d'attribution contenues dans l'instruction 26690/DEF/GEND/OE/INST du 24 octobre 1989 (1), une note inférieure à 10/20 à l'épreuve en vol entraîne l'ajournement automatique du stagiaire.

Le commandant des FAGN reçoit les candidats individuellement.

Il attribue à chacun une note d'aptitude coefficient 10.

Celle-ci tient compte :

- de l'impression produite par le candidat au cours de l'entretien ;
- des qualités dont a fait preuve l'intéressé tout au long du stage.

Suite à la réunion de la commission d'examen, le procès verbal est adressé à la DGGN, pour décision et délivrance d'un brevet de « mécanicien de bord treuilliste » par le commandant des FAGN [instruction n° 26690/DEF/GEND/OE/INST du 24 octobre 1989 (1)].

MAINTIEN EN COMPÉTENCES DES ÉQUIPAGES.

Le maintien en compétences des équipages comprend :

- l'entretien et l'amélioration des connaissances théoriques ;
- le perfectionnement des aptitudes au pilotage et à l'emploi des moyens aériens.

Le commandant des FAGN a pour mission de contrôler le degré d'entraînement et le niveau de maintien des compétences techniques des pilotes et mécaniciens. Il assure ce contrôle, au minimum une fois par an, sur pièce et sur le terrain, soit en y procédant personnellement, soit en déléguant des officiers moniteurs pilotes ou des officiers mécaniciens.

Mené au sein des unités aériennes et à l'échelon du commandement des forces aériennes de la gendarmerie (CFAGN), il doit conduire à une efficacité et à une sécurité plus grandes dans l'exécution des missions aériennes. Il s'adresse tant aux pilotes qu'aux mécaniciens.

**LE MAINTIEN
EN COMPÉTENCES
DANS LES UNITÉS.**

Les actions de maintien en compétences dans les unités sont réalisées sous la responsabilité des commandants de groupement des forces aériennes de la gendarmerie nationale. Les commandants d'unité subordonnés sont responsables du suivi et de l'exécution des actions de maintien en compétences suivant les standards définis par le manuel relatif aux consignes permanentes d'opérations. Les personnels référents, moniteur pilote et instructeur MECBO sont plus particulièrement chargés d'animer ces actions de maintien en compétences. À défaut, ce niveau de réalisation incombe aux commandants d'unité, aux chefs pilotes et chefs de piste des unités, qui peuvent s'appuyer le cas échéant sur le groupement instruction (3).

Instruction théorique.

L'instruction théorique porte sur les matières dont la parfaite connaissance conditionne la sécurité des vols (4) ; elle comprend également l'étude des cas concrets d'incidents ou d'accidents et l'apprentissage des nouvelles techniques.

Le programme minimum sur lequel les pilotes et les mécaniciens sont évalués, est diffusé chaque année par le CFAGN.

Entraînement en vol.

L'entraînement en vol revêt une importance capitale en matière de sécurité. La plus grande attention doit être portée à cette partie de l'instruction. Les standards sont définis pour les pilotes et les mécaniciens de bord dans le CPO (nature des exercices, volume et fréquence).

1. Modalités d'exécution.

Les séances d'entraînement s'effectuent à deux pilotes pour les entraînements spécifiques aux pilotes, et à un pilote et un ou deux mécaniciens de bord treuillistes pour les entraînements treuillage et autres. Le personnel est désigné par le commandant de section ou de détachement.

Les vols font l'objet d'une préparation minutieuse - lieux de travail, nature des exercices, durée - assurée par le commandant d'unité.

Les moniteurs pilotes et les instructeurs MBO, dans les unités où ils sont présents, assurent la conduite des vols de maintien en compétences. En l'absence de personnels référents, le pilote le plus ancien dans le grade le plus élevé (commandant de bord) est responsable de l'application des mesures de sécurité et du déroulement de la séance.

	<p>Les commandants d'unité aérienne de métropole peuvent demander aux groupements voisins ou au CFAGN, le concours d'un moniteur pilote ou d'un instructeur MBO s'ils n'en disposent pas dans les unités de leur commandement.</p> <p>2. Nature de l'entraînement.</p> <p>Tous les exercices figurant dans les divers mémentos mis en place par le CFAGN peuvent être exécutés. Toutefois, pour les pilotes, les autorotations complètes sur les hélicoptères monoturbinés ne sont autorisées qu'en présence d'un moniteur habilité et sur des zones parfaitement reconnues. Il en est de même pour les entraînements aux procédures d'urgences (PU) qui doivent être exclusivement réalisées avec un moniteur qualifié « PU » sur le type d'appareil.</p> <p>Pour les personnels navigants, un minimum de vols spécifiques (nuit/JVN/treuilages/IFR : instruments flight rules etc.) doit être effectué par période définie et sur tous les aéronefs détenus à l'unité, selon les directives détaillées du manuel relatif aux consignes permanentes d'opérations (CPO).</p> <p>Pour le personnel non navigant de la gendarmerie appelé à intervenir, cet entraînement est limité à une voire deux descentes annuelles. L'entraînement à l'hélitreuilage est limité à une voire deux descentes par an.</p>	
<p>INSTRUCTION DES PERSONNELS NAVIGANTS À L'ÉCHELON CENTRAL.</p>	<p>FORMATION COMPLÉMENTAIRE DES JEUNES PILOTES RÉCEMMENT BREVETÉS.</p>	
	<p>En vue de parfaire la préparation des jeunes pilotes à leurs responsabilités de commandant de bord, une formation complémentaire technico-opérationnelle est dispensée au sein des unités aériennes sous la responsabilité des commandants de section, par les moniteurs pilotes référents ou les pilotes les plus qualifiés (titulaires du CTS et ayant une expérience d'au moins mille heures de vol), sur les bases du programme ci-dessous.</p> <p>À l'issue du programme de formation, le commandant d'unité propose au CFAGN le lâcher du jeune pilote en qualité de commandant de bord. Toutefois les missions réalisées par les jeunes commandants de bord doivent être de difficulté progressive, en rapport avec leur expérience et leur niveau technique réel.</p>	
	<p>INSTRUCTION THÉORIQUE.</p>	<p>INSTRUCTION PRATIQUE.</p>
	<p>Étude de la zone d'action.</p> <p>Gestion de la documentation aéronautique.</p> <p>Utilisation des moyens radio en dotation.</p> <p>Suivi et utilisation des moyens de sécurité et de secours.</p> <p>Organisation du service.</p> <p>Gestion des demandes de mission.</p> <p>Instruction relative à l'organisation et à l'emploi des FAG [cf. circulaire ministérielle n° 147392/GEND/SOE/SDSPSR/FMS du 28 décembre 2009</p>	<p>Elle comporte un volume minimal de cinquante heures de vol pour les pilotes issus du recrutement <i>ab-initio</i> ou de trente heures pour les pilotes issus des autres armées et disposant d'une expérience minimale de 500 heures de vol, en double commande et porte sur les domaines définis ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none"> - reconnaissance de la zone d'action ; - navigation ; - vol de nuit ; - travail classique et campagne ; - treuilage ;

<p>relative à l'emploi et à l'organisation des forces aériennes de la gendarmerie (1)].</p> <p>Circulaire relative à la conduite à tenir en cas d'accident ou d'incident aérien.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - vols spéciaux ; - procédures normales et d'urgence ; - méthodologie et gestion des missions gendarmerie.
<p>L'instruction des pilotes et mécaniciens de bord, à l'échelon central, est dispensée sous la responsabilité et la direction du commandant des FAGN. Elle s'effectue à l'occasion de cycles et de stages au lieu le plus adapté selon le type d'instruction et les spécialités concernées.</p> <p>En dehors de ces périodes d'instruction, le commandant du CFAGN conserve toute latitude pour procéder, tant avec ses moyens propres qu'avec ceux des unités, à toutes les opérations estimées nécessaires (contrôles, qualifications nouvelles, perfectionnement, recyclage, etc.) (cf. annexe VIII.).</p>	
<p>INSTRUCTION DES PILOTES.</p>	<p>INSTRUCTION DES MÉCANICIENS DE BORD TREUILLISTES.</p>
<p>ORGANISATION DES CYCLES D'INSTRUCTION.</p>	
<p>Les cycles d'instruction sont organisés sur proposition du commandant du groupement instruction par le CFAGN qui est habilité à cet effet à prendre tous les contacts jugés utiles.</p> <p>Les structures et moyens aériens du groupement instruction assurent la réalisation de ces cycles. Autant que de besoin, ces derniers sont ponctuellement renforcés sur décision du CFAGN par des appareils de maintenance ou d'unité aérienne.</p> <p>La liste des personnels désignés pour suivre chacune des sessions d'instruction est établie et diffusée par les soins du CFAGN un mois avant le début de chaque cycle via le site intranet du CFAGN.</p>	<p>Les stages de qualification de type (AS 350 ; EC 135 ; EC 145 ou autres matériels spécifiques, perfectionnement, etc.) sont organisés par le CFAGN.</p> <p>Une note annuelle, diffusée par le commandant des FAGN fixe :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les dates des stages ; - le personnel éventuellement détaché en renfort du CFAGN ; - le nombre de stagiaires prévus pour chaque session. <p>La liste des personnels désignés pour suivre chacune des périodes d'instruction est établie et diffusée par les soins du CFAGN un mois avant le début de chaque stage.</p>
<p>DÉROULEMENT DES CYCLES D'INSTRUCTION.</p>	
<p>Le personnel d'encadrement, les pilotes stagiaires, ainsi que les moyens matériels doivent être en place au plus tard la veille du jour fixé pour le début de chaque cycle.</p> <p>Pour faire face aux impondérables divers dans la programmation des vols (incidents mécaniques, météorologie défavorable, etc.), le commandant des FAGN est autorisé à prolonger la durée de chaque cycle.</p>	<p>Le personnel d'encadrement, les stagiaires, ainsi que les moyens matériels doivent être en place au plus tard la veille du jour fixé pour le début de chaque stage.</p>

Le commandant des FAGN établit annuellement un bilan exhaustif des actions internes de formations réalisées et le transmet à la DGGN/DPMGN/SDC pour exploitation.

(1) n.i. BO.

(2) Instruction n° 2000/P/DEF/GEND/P/SO du 19 janvier 1989 modifiée.

(3) Le cas des mécaniciens de bord affectés au GMCO fait l'objet d'un traitement particulier par dérogation aux règles définies en la matière par le CPO. Le groupement instruction est chargé de coordonner ce maintien en compétences.

(4) Limitation d'emploi, navigation et radio-navigation, circulation aérienne, procédures de secours, météorologie.

ANNEXE IV.
FORMATION TECHNIQUE SUPÉRIEURE.

Permettant aux sous-officiers d'assurer des fonctions de responsabilités et de conduire l'instruction du personnel, cette formation se traduit par l'obtention d'un CTS option pilote ou maintenance des matériels aériens (1). Le certificat de technicien supérieur est accessible selon les conditions indiquées ci-après.

La détention du certificat technique supérieur (CTS) - pilote ou technicien de maintenance sera étudiée pour accéder au grade d'adjudant-chef de la spécialité et pour occuper certains postes à responsabilité (commandant de détachement aérien de la gendarmerie, chef de piste, chef pilote, chef d'atelier, chef d'équipe). La formation peut être menée, indifféremment avant ou après le SNFEO/CEFEO.

	CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR - OPTION PILOTE.	CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE CELLULES ET MOTEURS DES MATÉRIELS AÉRIENS.	CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE AVIONIQUE DES MATÉRIELS AÉRIENS.
DÉFINITION.	<p>Le CTS option pilote permet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'assurer des fonctions d'adjoint au commandant de section ou de commandant d'un détachement aérien ; - de participer au maintien en compétence aéronautique des personnels ; - d'assurer les fonctions de commandant de bord en composition d'équipage à deux pilotes. 	<p>Le certificat de technicien supérieur de la maintenance cellules et moteurs des matériels aériens permet à ceux qui en sont titulaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'assurer des fonctions de responsabilités dans une unité aérienne de la gendarmerie ou en atelier (chef de piste ou chef d'équipe) ; - de conduire la formation et l'instruction du personnel mécanicien de son unité d'affectation. <p>Les candidats à ce diplôme sont soumis à des épreuves de sélection pour être admis à suivre un stage en contrôle continu.</p>	<p>Le certificat de technicien supérieur de la maintenance de l'avionique des matériels aériens, permet à ceux qui en sont titulaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'assurer sur le plan technique des fonctions de responsabilités dans une unité aérienne ou un atelier ; - de conduire, dans leur domaine technique, la formation et l'instruction du personnel appartenant à la spécialité. <p>Les candidats à ce diplôme sont soumis à des épreuves de sélection pour être admis à suivre un stage en contrôle continu.</p>
CONDITIONS D'OBTENTION.	<p>Le CTS option pilote est obtenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit à l'issue d'un stage qui se déroule au GI à Cazaux ; - soit par équivalence après le stage de moniteur pilote suivi à l'ESALAT de Dax ; - soit par équivalence d'un diplôme du second degré obtenu dans les autres armées. 	<p>Le certificat de technicien supérieur de la maintenance des matériels aériens - option cellules et moteurs - est attribué après avis d'une commission présidée par le commandant des FAGN à l'issue d'une sélection et d'un stage en contrôle continu réalisé au GMCO.</p> <p>(Durée de 5 semaines pour la sélection et le stage).</p> <p>(Le stage se déroulant dans la continuité de la sélection).</p>	<p>Le certificat de technicien supérieur de la maintenance des matériels aériens - option avionique - est attribué après avis d'une commission présidée par le commandant des FAGN à l'issue d'une sélection et d'un stage en contrôle continu réalisé au GMCO.</p> <p>(Durée de 5 semaines pour la sélection et le stage).</p>

		(Le stage se déroulant dans la continuité de la sélection).
DÉSIGNATION DES CANDIDATS.	Conditions exigées :	
	<p>Le CTS - option pilote, est ouvert aux sous-officiers réunissant les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être volontaire ; - être titulaire du CT1 pilote ; - être du grade de MDL/chef à adjudant ; - au 1er janvier de l'année d'examen : - être affecté dans une unité aérienne depuis au moins trois ans (2) ; - avoir effectué au moins cinq-cents heures de vol sur hélicoptère comme pilote commandant de bord (PCB) ; - avoir obtenu l'aptitude au niveau supérieur sur la fiche annuelle d'évaluation technique. 	<p>Le certificat de technicien supérieur de la maintenance cellules et moteurs et avionique des matériels aériens est ouvert aux sous-officiers réunissant les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - être volontaire ; - être titulaire du certificat de technicien de la maintenance cellules et moteurs ou avionique des matériels aériens ; - être du grade maréchal des logis-chef à adjudant ; - au 1er janvier de l'année de l'examen, être affecté dans une unité aérienne depuis au moins trois ans (3); - avoir obtenu l'aptitude au niveau supérieur sur la fiche d'évaluation technique ; - avoir satisfait aux épreuves de sélection préalables au stage ; - détenir une qualification de type EC135 ou EC 145 depuis au moins deux ans ; - ne pas être affecté au sein d'une unité aérienne outre-mer à la date de dépôt de la candidature.
DOSSIERS DE CANDIDATURE.		
	Les dossiers de candidatures sont transmis par la voie hiérarchique au commandant des FAGN pour le 1er octobre de chaque année.	Les dossiers de candidatures sont transmis par la voie hiérarchique au commandant des FAGN pour le 1er septembre de chaque année.
COMPOSITION DES DOSSIERS.		
	Une demande établie sur l'état de renseignements (imprimé n° 314/18) comportant un avis ferme du commandant de groupement des forces aériennes sur la manière habituelle de servir, l'aptitude au commandement et le rendement dans les fonctions du moment.	Une demande formulée sur l'état de renseignements (imprimé n° 314/18) comportant un avis ferme du commandant de groupement sur la manière habituelle de servir, l'aptitude au commandement et le rendement dans les fonctions du moment.
	Une fiche de renseignements du modèle donné en appendice IV.B.	Une fiche de renseignements du modèle donné en appendice IV.J. et IV.O. (selon la spécialité).

SÉLECTION DES CANDIDATS.		
Les candidats retenus pour subir les épreuves de sélection sont désignés par le commandant des FAGN.		
COMMISSION DE SÉLECTION.		
Président : commandant des FAGN ou son adjoint.	Président : commandant des FAGN ou son adjoint.	
Vice-président : commandant du groupement instruction ou son adjoint.	Vice-président : commandant du GMCO ou son adjoint.	
Membres : commandant de la section instruction opérations ou son adjoint.	Membres : un officier mécanicien ou un major, chef de piste d'une formation aérienne de la gendarmerie, désigné par le commandant des FAGN, le chef d'atelier avionique ou son adjoint.	
ÉPREUVES DE SÉLECTION.		
Le programme des épreuves, les coefficients attribués, le temps imparti pour chaque épreuve et la liste des documents à connaître par les candidats, font l'objet des appendices IV.C. et IV.D.	Le programme des épreuves, les coefficients attribués, le temps imparti pour chaque épreuve et la liste des documents à connaître par les candidats, font l'objet de l'appendice IV.K. et IV.P.	
Pour chaque postulant, est rédigée une feuille individuelle de notes selon le modèle fixé en appendice IV.E.	Pour chaque postulant, est rédigée une feuille individuelle de notes selon le modèle fixé en appendice IV.L. et IV.Q.	
Préparation des candidats aux épreuves de sélection : la préparation des candidats repose essentiellement sur un travail personnel notamment pour la partie théorique, et sur l'entraînement en unité et à l'occasion des cycles de perfectionnement annuels organisés par le CFAGN/GI pour la partie pratique.	Préparation des candidats aux épreuves de sélection : la préparation des candidats repose essentiellement sur un travail personnel.	
ADMISSION AU STAGE.		
L'admission au stage préparatoire est prononcée par le commandant des FAGN pour les candidats ayant obtenu une moyenne supérieure ou égale à 10/20 ; toute note inférieure à 6/20 est éliminatoire.		
STAGE D'APPLICATION DES CANDIDATS.	Les candidats retenus à l'issue des épreuves de sélection suivent, au sein du groupement instruction ; un stage d'application dont l'objectif est la formation technico-opérationnelle de pilotes commandants de bord en tenant compte des spécificités liées au milieu d'intervention (plaine ou zone de montagne). Le programme fait l'objet de l'appendice IV.F.	Le stage est composé de quatre modules (UV2, UV3, UV4, et UV5) dont la composition est détaillée en appendice IV.M. Les notes obtenues sont prises en considération pour le calcul de la moyenne générale de l'examen (cf. appendice IV.N.). Durant le stage toute note inférieure à 6/20 est éliminatoire.

	<p>Au cours du stage, les sous-officiers subissent des tests de contrôle théoriques et pratiques. La liste des épreuves auxquelles ils sont soumis ainsi que les coefficients qui y sont affectés font l'objet de l'appendice IV.G.</p> <p>Les notes obtenues sont prises en considération pour le calcul de la moyenne générale de l'examen (cf. appendice IV.I.).</p>	
	<p>Dans le cas où un stagiaire se révélerait être d'un niveau insuffisant, son élimination pourrait être proposée à la DGGN/DPMGN/SDC - bureau de la formation - par le commandant des FAGN.</p>	
	<p>À l'issue du stage d'application, le livret de progression du stagiaire est présenté au jury de l'examen.</p>	<p>À l'issue du stage, une feuille d'appréciation est établie pour chacun des candidats et transmise au commandant des FAGN.</p>
<p>PROGRAMME ET NATURE DES ÉPREUVES.</p>	<p>Le programme de cette synthèse reprend l'ensemble des matières étudiées lors des épreuves de sélection et du stage d'application.</p> <p>L'épreuve synthèse comporte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des épreuves théoriques (4) écrites et orales, - des épreuves pratiques, <p>dont la nature et les coefficients sont précisés en appendice IV.H.</p> <p>Chaque épreuve est notée de 0 à 20 et affectée d'un coefficient ; toute note inférieure à 6/20 aux épreuves théoriques et à 10/20 aux épreuves pratiques en vol est éliminatoire.</p>	<p>La formation dispensée aux techniciens de maintenance, de par sa courte durée ne comporte pas d'examen car en fin de chaque UV un contrôle des connaissances est réalisé et les notes obtenues sont intégrées dans le calcul de la moyenne finale.</p>
<p>MODALITÉS D'ORGANISATION DES EXAMENS.</p>	<p>DATES ET LIEU DES ÉPREUVES.</p>	
	<p>Les dates de l'examen sont fixées chaque année par le commandant du CFAGN.</p> <p>Les épreuves se déroulent en principe au GI à Cazaux.</p>	<p>Les dates de l'examen sont fixées chaque année par le commandant des FAGN.</p> <p>Les épreuves se déroulent en principe au GMCO à Orléans.</p>
	<p>NOTE D'APTITUDE GÉNÉRALE.</p>	

	<p>Le commandant des FAGN reçoit les candidats individuellement.</p> <p>Il attribue à chacun une note d'aptitude.</p> <p>Celle-ci tient compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'impression produite par le candidat au cours de l'entretien ; - des qualités dont a fait preuve l'intéressé tout au long de la préparation ; - du dossier de candidature transmis par les échelons hiérarchiques. 	<p>Le commandant des FAGN reçoit les candidats individuellement.</p> <p>Il attribue à chacun une note d'aptitude.</p> <p>Celle-ci tient compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> - de l'impression produite par le candidat au cours de l'entretien ; - des qualités dont a fait preuve l'intéressé tout au long de la préparation ; - du dossier de candidature transmis par les échelons hiérarchiques. 	
RÉSULTATS.			
	<p>Les résultats obtenus par les candidats sont consignés sur un état du modèle donné en appendice IV.E.</p>	<p>Les résultats obtenus par les candidats sont consignés sur un état dont le modèle est donné en appendice IV.S.</p>	
ATTRIBUTION DU CERTIFICAT OU DU DIPLÔME.	COMPOSITION DE LA COMMISSION DU CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ.		
	<p>À l'issue de la totalité des épreuves, les attestations de stage et relevés de notes sont adressés au CFAGN.</p>		
	<p>Une commission d'examen du certificat technique du second degré (CTS) se réunit sous la présidence du commandant des FAGN ou son adjoint :</p>		
	<ul style="list-style-type: none"> - du commandant du groupement instruction, vice-président, le commandant de la section instruction opérations, moniteurs pilotes, un officier mécanicien. 	<ul style="list-style-type: none"> - du commandant du GMCO ou son adjoint (vice-président) ; - d'un officier ou sous officier mécanicien (gradé supérieur) (membre). 	
DÉLIVRANCE DU DIPLÔME OU CERTIFICAT.			
<p>Le CTS - option pilote est délivré par la DGGN - DPMGN - SDC - bureau de la formation - sur proposition du président de la commission d'examen, aux candidats ayant obtenu une moyenne générale supérieure ou égale à 10/20 sans note éliminatoire.</p>	<p>À l'issue un procès-verbal est adressé à la DGGN/DPMGN/SDC/bureau de la formation qui attribue les certificats de technicien supérieur de la maintenance cellules et moteurs des matériels aériens sur proposition des membres de la commission précitée.</p>	<p>À l'issue un procès verbal est adressé à la DGGN/DPMGN/SDC/bureau de la formation qui attribue les certificats de technicien supérieur de la maintenance avionique des matériels aériens sur proposition des membres de la commission précitée.</p>	

APPENDICE IV.A.
STAGE D'APPLICATION DES PILOTES DE LA GENDARMERIE. NOTES DE TESTS.

STAGE D'APPLICATION DES PILOTES DE LA GENDARMERIE

NOTES DE TESTS

Tests en vol	Notes	Tests au sol	Notes
Synthèse		Connaissance machine Connaissance mécanique Connaissance réglementation gendarmerie	
Total coef. 2 (A)		<u>Moyenne /20 (B)</u>	

MOYENNE TESTS (A+B) / 3

/20

Note d'aptitude /20 (Cdt CFAGN)		Moyenne Générale = Moyenne Tests + Note d'aptitude /2	
--	--	--	--

APPENDICE IV.B.
FICHE DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT UN CANDIDAT AU CERTIFICAT TECHNIQUE DU
SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE.

**1. FICHE DE RENSEIGNEMENTS
concernant un candidat au CTS**

NOM et prénoms :
.....

Grade :
.....

Date de naissance :
.....

Date de titularisation dans la gendarmerie :
.....

Date de nomination au grade actuel :
.....

Brevet ou certificat technique du 1er degré de la spécialité aéronautique :
.....

obtenu le :
.....

Extension à l'option :
.....

obtenue le : à :
.....

Nombre d'heures de vol à la date du dépôt de la demande :

- (avions : h) Jour/Nuit
- (hélicoptères : h)

Nombre d'années d'exercice de la spécialité :

- en gendarmerie :
.....

- au total :
.....

À.....,le
Le (grade et nom).....
commandant la section aérienne de :

CERTIFIÉ EXACT

Le (grade et nom).....
commandant la région de :

APPENDICE IV.C.
***CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE - PROGRAMME DES
ÉPREUVES DE SÉLECTION.***

ÉPREUVES THÉORIQUES TECHNIQUES.

1. ÉPREUVES ÉCRITES.

1.1. **Connaissances générales.**

Organisation générale des forces aériennes gendarmerie (FAG).

Possibilités offertes par les différents matériels pour exécuter les missions de la gendarmerie.

Organisation et attributions des éléments de soutien : piste, groupe de soutien, atelier industriel air.

Conditions d'emploi des hélicoptères :

- au profit des unités de gendarmerie ;
- au profit d'autorités ou d'organismes extérieurs.

Rôle et responsabilité de commandant de bord.

1.2. **Sécurité des vols.**

Réglementation générale en matière de sécurité des vols :

- attributions et rôle des différents échelons, documentation des unités, etc.

Réglementation en cas d'accident ou d'incident d'aéronef :

- rôles du commandant de bord et du commandant de section ;
- GRO (principes généraux, éléments constitutifs) ;
- procédures et manœuvres de secours ;
- procédure AIR-PROX ;
- procédures radio et sécurité, d'urgence, de détresse ;
- recommandations du BEAD-air et du CPSAG.

1.3. **Législation et réglementation aériennes.**

Les organismes de la circulation aérienne : but, rôle, missions.

Publications et documentation : service information aéronautique, documents de base et mises à jour, manuels d'information en route.

Division de l'espace aérien.

Conditions et régimes de vol.

Règles générales de l'air :

- code de l'air, priorités, survol d'agglomération ;
- règles applicables en régime VFR ;
- signaux : détresse, optique, air à signaux, interception ;
- la nuit : feux, définition.

Circulation opérationnelle des aéronefs gendarmerie (vols particuliers).

1.4. Navigation et radio-navigation.

Méthodes et procédés de navigation.

Cartographie.

Triangle de vitesses.

Effet de recherche du vent.

Préparation et exécution d'un voyage aérien.

Cas particuliers : basse altitude - nuit.

Procédure « pilote perdu ».

Problèmes particuliers de la navigation estimée : rayon d'action, point milieu, point de non retour, déroutement, etc.

Altimétrie : calages - erreurs et corrections.

Les aides radio-électriques : positionnement :

- utilisation pratique des aides radio-électriques pendant un voyage aérien ;
- gonio *very high frequency* (VHF) ;
- balises et radio compas ;
- *homing high frequency* (HF) ;
- *visual omni-range* (VOR) - *instrument landing system* (ILS) - *markers* - *radio magnetic indicator* (RMI) - *distance measuring equipment* (DME) - transporteur - radar - *ground control approach* (GCA) - alticodeur - *global positioning system/neutral mass spectrometer* (GPS/NMS).

1.5. Aérodynamique et mécanique du vol.

Généralités sur les rotors : caractéristiques fonctionnement aérodynamique, la résultante aérodynamique générale.

Couples de renversement et d'entraînement, compensation de ces couples sur les hélicoptères monorotor.

Différentes formes de vol en hélicoptère, équilibre des forces, le virage, le facteur de charge.

Effets aérodynamiques : effets de sol, de translation, de flare.

Variation cyclique de pas.

Variation de vitesse relative le long de la pale d'un rotor en translation.

Les différents types de rotor, étude particulière du rotor de l'hélicoptère utilisé par le candidat.

L'autorotation.

L'étude de l'écoulement de l'air à travers un rotor, le vortex, le *long term evolution* (LTE).

Étude aérodynamique des performances des hélicoptères.

Influence du vol en altitude et en charge sur les performances des hélicoptères.

1.6. Pilotage théorique.

Procédure de mise en œuvre du matériel :

- inspection prévol ;
- mise en route groupe moto-propulseur ;
- arrêt moteur ;
- inspection après vol.

Paramètres principaux du vol.

Effets des commandes : primaires et secondaires.

Stationnaires.

Décollages.

Transitions.

Changements de cas de vol.

Approches.

Réserves de puissance.

Prise de terrain en U (PTU).

Autorotation.

Limitations d'emploi.

2. ÉPREUVES ORALES.

2.1. Météorologie.

Généralités sur l'atmosphère : température, pression, humidité.

Les mouvements verticaux de l'atmosphère : stabilité et instabilité.

La circulation générale.

Masses de l'air, fronts et occlusions.

Nuages et système nuageux.

Phénomènes météorologiques et dangers aéronautiques à faible échelle.

Cartes météorologiques et protection de l'aéronautique.

Les vents et les phénomènes géographiques.

Les phénomènes altérant la visibilité.

2.2. Connaissances des matériels.

2.2.1. Aéronefs.

Éléments constitutifs : groupe turbo moteur (GTM), rotor, boîte de transmission principale (BTP), cellule, train.

Commandes de vol.

Circuit carburant.

2.2.2. Instruments de bord.

Principe, description et utilisation.

Notions sur le principe et le fonctionnement des instruments gyroscopiques.

2.2.3. Équipements.

Treuil, flottabilité de secours, *slings*, sonorisation, skis, civières, phare de recherche, enregistreur de paramètres.

Conditions et limites d'utilisation.

Optionnels (caméra, phare, etc.).

2.2.4. Matériels radio (haute fréquence, very high frequency, bande latérale unique, etc.).

Mise en œuvre - exploitation.

Compatibilité entre réseaux.

2.2.5. Équipements de navigation et radio-navigation.

Radio control (R/C), *visual omni-range* (VOR), HOMING, *global positioning* (GPS), *neutral mass spectrometer* (NMS), EURONAV.

2.2.6. Divers.

Lots de survie.

Matériels de sauvetage (gilets, canots, etc.).

2.3. Gestions des opérations.

L'activité aérienne.

Les vols particuliers.

Les vols en conditions sévères.

Les vols d'entraînement et de contrôle technique.

Les évacuations sanitaires et les missions de sauvetage.

Les missions de police judiciaire et de maintien de l'ordre :

- l'observation ;

- formes 10 et 11, registre-journal, carnets de vol, extraits du registre-journal, attestations de services aériens, compte-rendu de mission, CRA option 27.

État nominatif d'assurance, messages d'activité et d'indisponibilité, contrôle médical.

Principes de la comptabilité carburants : bons modèle 19, bons E 3, etc.

Maîtrise des logiciels : gestion opérationnelle des forces aériennes de la gendarmerie nationale (HéliOps), gestion des qualifications des personnels navigants (HéliPN) et gestion de la disponibilité des forces aériennes (HéliFlot).

2.4. Exploitation machine.

Trajectoires.

Masse et centrage. CAT A.

Procédures normales et de secours.

Domaines de vol.

APPENDICE IV.D.
ÉPREUVES DE SÉLECTION AU CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION
PILOTE.

NATURE DES ÉPREUVES ET RÉPARTITION DES COEFFICIENTS.

MATIÈRES.	COEFFICIENT.	DURÉE.	OBSERVATIONS.
ÉPREUVES THÉORIQUES.			
1. ÉPREUVES ÉCRITES.			
1.1. Épreuves écrites techniques :			
- connaissances générales ;		1 heure.	
- sécurité des vols ;		1 heure.	
- législation et réglementation aériennes ;		1 heure.	
- navigation et radio-navigation ;		1 heure.	
- aérodynamique et mécanique du vol ;		1 heure.	
- pilotage théorique.		1 heure.	
TOTAL.	11		
2. ÉPREUVES ORALES.			
2.1. Épreuves orales techniques :			
- météorologie ;			
- connaissance des matériels ;		Pour chacune de ces épreuves : préparation 20 min et interrogation 20 min.	
- gestion des opérations ;			
- exploitation machine.			
TOTAL.			
ÉPREUVES PRATIQUES.			
- pilotage de jour (classique et campagne).		Environ 1 heure pour chaque épreuve en fonction des conditions météorologiques. 1 heure 30.	
- vol de nuit et sous JVN.			
- exercice synthèse.			
TOTAL.	15		
TOTAL GÉNÉRAL.	30		

APPENDICE IV.E.
ÉPREUVES DE SÉLECTION AU CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION
PILOTE - FEUILLE INDIVIDUELLE DE NOTES.

**ÉPREUVES DE SÉLECTION AU CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION
PILOTE - FEUILLE INDIVIDUELLE DE NOTES.**

NOM, prénom, grade, affectation :

MATIÈRES.	NOTES.	COEFFICIENT.	TOTAL POINTS.	OBSERVATIONS.
ÉPREUVES THÉORIQUES.				
1. ÉPREUVES ÉCRITES TECHNIQUES.				
- Connaissances générales.		1		
- Sécurité des vols.		2		
- Législation et réglementation aériennes.		2		
- Navigation et radio-navigation.		2		
- Aérodynamique et mécanique du vol.		2		
- Pilotage théorique.		2		
2. ÉPREUVES ORALES TECHNIQUES.				
- Météorologie.		1		
- Connaissance des matériels.		1		
- Gestion des opérations.		1		
- Exploitation machine.		1		
TOTAL.		15		
ÉPREUVES PRATIQUES.				
- Pilotage de jour (classique, campagne).		4		
- Vol de nuit.		4		
- Exercice synthèse.		7		
TOTAL.		15		
TOTAL GÉNÉRAL.		30		Moyenne /20 Rang /

Propositions du président de la commission d'examen :

Date :

Le (grade, nom, fonction)

Signature

APPENDICE IV.F.
CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE - PROGRAMME DU STAGE
D'APPLICATION.

FORMATION THÉORIQUE.

MATIÈRES.	VOLUME HORAIRE.
Sécurité aérienne.	3 heures.
Les textes réglementaires.	
La gestion du risque opérationnel.	
Étude de cas concrets.	
Météorologie.	2 heures.
Exploitation de dossiers.	
<i>Briefing MÉTÉO.</i>	
Règlementation.	3 heures.
CPO tome 1.	
CPO tome 2.	
Les systèmes d'appui.	
Tactique.	10 heures.
La préparation de la mission.	
La méthode d'analyse technico-opérationnelle.	
Le <i>briefing</i> initial.	
Test de contrôle théorique.	2 heures.
TOTAL FORMATION THÉORIQUE.	20 heures.

FORMATION PRATIQUE.

La formation pratique du stage d'application au CTS option « pilote » tient compte des spécificités liées au milieu d'intervention plaine ou zone de montagne. En conséquence, cette phase est différenciée et se déroule au sein du groupement instruction à Cazaux ou à Briançon, à l'occasion de la phase synthèse de la qualification montagne des pilotes des forces aériennes selon une articulation et un volume d'exercices identique.

EXERCICES EN VOL.	VOLUME HORAIRE.
Thème n° 1 - jour (thème extrait du mémento d'instruction tactique des FAG).	1 heure 15.
Thème n° 2 - jour (thème extrait du mémento d'instruction tactique des FAG).	1 heure 15.
Thème n° 3 - jour (thème extrait du mémento d'instruction tactique des FAG).	1 heure 15.
Thème n° 4 - jour (thème extrait du mémento d'instruction tactique des FAG).	1 heure 15.
Thème n° 5 - jour et nuit (thème extrait du mémento d'instruction tactique des FAG).	2 heures 30.
TOTAL.	7 heures 30.

APPENDICE IV.G.
***CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE - ÉTAT DES NOTES
OBTENUES PAR LE CANDIDAT AU STAGE DE PRÉPARATION.***

**CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE - ÉTAT DES NOTES
OBTENUES PAR LE CANDIDAT AU STAGE DE PRÉPARATION.**

NOM, prénom, grade :

Affectation :

MATIÈRES.	NOTE.	COEFFICIENT.	TOTAL.
TEST DE CONTRÔLE THÉORIQUE.		5	
EXERCICES EN VOL.			
Thème 1.		5	
Thème 2.		5	
Thème 3.		5	
Thème 4.		5	
Thème 5.		5	
TOTAL.		30	

APPENDICE IV.H.
CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE - ÉTAT DES NOTES
OBTENUES PAR LE CANDIDAT À L'ÉPREUVE SYNTHÈSE.

**CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE - ÉTAT DES NOTES
OBTENUES PAR LE CANDIDAT À L'ÉPREUVE SYNTHÈSE.**

NOM, prénom, grade :

Affectation :

MATIÈRES.	NOTE.	COEFFICIENT.	TOTAL.
ÉPREUVE THÉORIQUE.		15	
ÉPREUVE PRATIQUE.		20	
APTITUDE GÉNÉRALE.		5	
TOTAL.		40	

APPENDICE IV.I.
CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE - ÉTAT DES NOTES DU
CANDIDAT.

CERTIFICAT TECHNIQUE DU SECOND DEGRÉ OPTION PILOTE - ÉTAT DES NOTES DU CANDIDAT.

NOM, prénom, grade :

Affectation :

MATIÈRES.	NOTE.	COEFFICIENT.	TOTAL.
ÉPREUVES DE SÉLECTION.		30	
STAGE D'APPLICATION.		30	
ÉPREUVE SYNTHÈSE.		40	
TOTAL.		100	
		Moyenne Notes /20	

Note d'aptitude /20 (Cdt CFAGN)		Moyenne Générale / 20 = Moyenne Notes + Note d'aptitude /2		Rang /
--	--	---	--	---------------

APPENDICE IV.J.
*FICHE DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT UN CANDIDAT AU CERTIFICAT DE
TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE CELLULES ET MOTEURS DES MATÉRIELS
AÉRIENS.*

**FICHE DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT UN CANDIDAT AU CERTIFICAT DE
TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE CELLULES ET MOTEURS DES MATÉRIELS
AÉRIENS.**

CFAGN.

NOM et prénoms :

Grade :

Date de naissance :

Date de titularisation dans la gendarmerie :

Date de nomination au grade actuel :

Brevet ou certificat technique du 1er degré de la spécialité aéronautique :

obtenu le :

Extension à l'option :

obtenue le :

Nombre d'années d'exercice de la spécialité :

- en gendarmerie :

- au total :

À....., le

Le (grade et nom)

commandant la section aérienne de

CERTIFIÉ EXACT

Le (grade et nom)

commandant la région de :

APPENDICE IV.K.

***CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE CELLULES ET MOTEURS
DES MATÉRIELS AÉRIENS - PROGRAMME DES ÉPREUVES DE SÉLECTION (SE DÉROULANT
SUR TROIS JOURS OUVRABLES).***

UNITÉ DE VALEUR N° 1.			
MATIÈRES.	COEFFICIENT.	DURÉE.	DOCUMENTATION D'ÉTUDE.
Connaissances générales.			C i r c u l a i r e n ° 147392/GEND/SOE/SDSPSR/FMS du 28 décembre 2009 (1).
Connaissance de l'instruction sur l'organisation, l'emploi et le fonctionnement des formations aériennes de la gendarmerie.	4	3 heures.	
Connaissance des aéronefs.			Manuel relatif aux consignes permanentes d'opérations (CPO). Manuels d'entretien cellules et moteurs.
Connaissance des hélicoptères en service dans les formations aériennes (deux épreuves de 2 x 4 heures).	20	8 heures.	
Procédures particulières.			C i r c u l a i r e n ° 18700/DEF/GEND/OE/EMP/SERV du 2 août 1982 (1). Bulletin technique gendarmerie (BTG) 51 28 octobre 2009.
Accidents et incidents aériens.	4	3 heures.	
Documentation. Documentation technique. Rédaction et utilisation des formules 11.	8	4 heures.	
Treuil électrique.	4	3 heures.	Manuel d'utilisation du treuil électrique type 76370 - 130 BTG 242 du 9 janvier 2008 (1). Manuel d'utilisation du treuil GOODRICH 44301-10-7.
TOTAL.	40	21 heures.	
(1) n.i. BO.			

APPENDICE IV.L.
CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE CELLULES ET MOTEURS
DES MATÉRIELS AÉRIENS - FEUILLE INDIVIDUELLE DE NOTES OBTENUES AUX ÉPREUVES
DE SÉLECTION.

**CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE CELLULES ET MOTEURS
DES MATÉRIELS AÉRIENS - FEUILLE INDIVIDUELLE DE NOTES OBTENUES AUX ÉPREUVES
DE SÉLECTION.**

NOM, prénom, grade :

Affectation :

UNITÉ DE VALEUR N° 1.				
MATIÈRES.	NOTE OBTENUE.	COEF.	TOTAL POINTS.	OBSERVATIONS.
CONNAISSANCES GÉNÉRALES.				
Connaissance de l'instruction sur l'organisation, l'emploi et le fonctionnement des formations aériennes de la gendarmerie.		4		
Connaissance des hélicoptères en service dans l'unité.		20		
PROCÉDURES PARTICULIÈRES.				
Accidents et incidents aériens.		4		
DOCUMENTATION.				
- Documentation technique.				
- Rédaction et utilisation des formules 11.		8		
TREUIL ÉLECTRIQUE.				
		4		
TOTAL.		40		
MOYENNE.		sur 20		
RANG.		sur		

Propositions du président de la commission de sélection :

Date

Le (grade, nom, fonction)

signature

APPENDICE IV.M.
**STAGE DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE CELLULES ET MOTEURS DES
 MATÉRIELS AÉRIENS.**

NATURE DES TESTS DE CONTRÔLE ET RÉPARTITION DES COEFFICIENTS.

MATIÈRES.	COEFFICIENT PAR UNITÉ DE VALEUR.	DURÉE.
Unité de valeur n° 2.		
Gestion logistique informatisée AMASIS.	40	2 heures.
Unité de valeur n° 3.		
Gestion technique informatisée des matériels aériens AMASIS.	40	2 heures.
Unité de valeur n° 4.		
Organisation et gestion technique d'une unité aérienne.	40	2 heures.
Navigabilité - les FRA - MOE et MGN.		
Unité de valeur n° 5.		
Applications pratiques.	40	2 heures.
Fiches d'essais en vol et réglages divers.		
TOTAL.	160	8 heures.

APPENDICE IV.N.
***CERTIFICAT TECHNIQUE SUPÉRIEUR OPTION MAINTENANCE CELLULE/MOTEUR - ÉTAT
DES NOTES DU CANDIDAT.***

**CERTIFICAT TECHNIQUE SUPÉRIEUR OPTION MAINTENANCE CELLULE/MOTEUR - ÉTAT
DES NOTES DU CANDIDAT.**

NOM, prénom, grade :

Affectation :

MATIÈRES.	NOTE.	COEFFICIENT.	TOTAL.
ÉPREUVES DE SÉLECTION.		40	
STAGE D'APPLICATION.		160	
NOTE D'APTITUDE (cdt CFAGN).		20	
TOTAL.		220	

Moyenne: /20

Rang: /

APPENDICE IV.O.
*FICHE DE RENSEIGNEMENTS CONCERNANT UN CANDIDAT AU CERTIFICAT DE
TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE AVIONIQUE DES MATÉRIELS AÉRIENS.*

APPENDICE IV.P.
CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE AVIONIQUE DES
MATÉRIELS AÉRIENS - PROGRAMME DES ÉPREUVES DE SÉLECTION (SE DÉROULANT SUR
TROIS JOURS PLEINS).

UNITÉ DE VALEUR N° 1.			
MATIÈRES.	COEFFICIENT.	DURÉE.	DOCUMENTATION D'ÉTUDE.
CONNAISSANCES GÉNÉRALES.			Circulaire n° 147392/GEND/SOE/SDSPSR/FMS du 28 décembre 2009 (1). Manuel relatif aux consignes permanentes d'opérations (CPO).
Connaissance de l'instruction sur l'organisation, l'emploi et le fonctionnement des formations aériennes de la gendarmerie.	4	3 heures.	
CONNAISSANCE DES AÉRONEFS.			Manuels d'entretien cellules et moteurs. Généralités : électricité et électronique.
Connaissance des hélicoptères en service dans les formations aériennes (deux épreuves de 2 x 4 heures).	20	8 heures.	
PROCÉDURES PARTICULIÈRES.			Circulaire n° 18700/DEF/GEND/OE/EMP/SERV du 2 août 1982 (1). BTG 51 28 octobre 2009.
Accidents et incidents aériens.	4	3 heures.	
DOCUMENTATION.			Manuel d'utilisation du treuil électrique type 76370 - 130 BTG 242 du 9 janvier 2008. Manuel d'utilisation du treuil GOODRICH 44301-10-7.
Documentation technique. Rédaction et utilisation des formules 11.	8	4 heures.	
TREUIL ÉLECTRIQUE.			
	4	3 heures	
TOTAL.	40	21 heures.	

(1) n.i. BO.

APPENDICE IV.Q.
***CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE AVIONIQUE DES
MATÉRIELS AÉRIENS - FEUILLE INDIVIDUELLE DE NOTES OBTENUES AUX ÉPREUVES DE
SÉLECTION.***

**CERTIFICAT DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE AVIONIQUE DES
MATÉRIELS AÉRIENS - FEUILLE INDIVIDUELLE DE NOTES OBTENUES AUX ÉPREUVES DE
SÉLECTION.**

NOM, prénom, grade :

Affectation :

UNITÉ DE VALEUR N° 1.				
MATIÈRES.	NOTE OBTENUE.	COEFFICIENT.	TOTAL POINTS.	OBSERVATIONS.
CONNAISSANCES GÉNÉRALES.				
Connaissance de l'instruction sur l'organisation, l'emploi et le fonctionnement des formations aériennes de la gendarmerie.		4		
Connaissance des hélicoptères en service dans l'unité.		20		
PROCÉDURES PARTICULIÈRES.				
Accidents et incidents aériens.		4		
DOCUMENTATION.				
- Documentation technique.		8		
- Rédaction et utilisation des formules 11.		4		
TREUIL ÉLECTRIQUE.				
TOTAL.		40		
MOYENNE.		sur 20		
RANG.		sur		

Propositions du président de la commission de sélection :

Date

Le (grade, nom, fonction)

signature

APPENDICE IV.R.
STAGE DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR DE LA MAINTENANCE AVIONIQUE DES MATÉRIELS
AÉRIENS.

NATURE DES TESTS DE CONTRÔLE ET RÉPARTITION DES COEFFICIENTS.

MATIÈRES.	COEFFICIENT PAR UNITÉ DE VALEUR.	DURÉE.
Unité de valeur n° 2.		
Gestion logistique informatisée AMASIS.	40	2 heures.
Unité de valeur n° 3.		
Gestion technique informatisée des matériels aériens AMASIS.	40	2 heures.
Unité de valeur n° 4.		
Organisation et gestion technique d'une unité aérienne. Navigabilité ; les réglementations spécifiques pour l'aviation de la France (FRA) ; manuel des spécifications de l'organisme d'entretien (MOE) et manuel des spécifications de l'organisme de gestion de la navigabilité (MGN).	40	2 heures.
Unité de valeur n° 5.		
Applications pratiques. Utilisation de divers bancs de contrôle et réglages sur aéronefs.	40	2 heures.
TOTAL.	160	8 heures.

APPENDICE IV.S.
CERTIFICAT TECHNIQUE SUPÉRIEUR OPTION MAINTENANCE AVIONIQUE - ÉTAT DES
NOTES DU CANDIDAT.

CERTIFICAT TECHNIQUE SUPERIEUR
OPTION MAINTENANCE AVIONIQUE - ÉTAT DES NOTES DU CANDIDAT.

NOM, prénom, grade :

Affectation :

MATIÈRES.	NOTE.	COEFFICIENT.	TOTAL.
ÉPREUVES DE SÉLECTION.		40	
STAGE D'APPLICATION.		160	
NOTE D'APTITUDE (cdt CFAGN).		20	
TOTAL.		220	

Moyenne: /20

Rang: /

(1) Le personnel s'engageant dans la préparation d'un CTS de la spécialité « aéronautique », doit signer la déclaration d'engagement prévue par l'instruction n° 139300/DEF/GEND/RH/SDC/BFORM du 27 octobre 2008.

(2) Deux ans pour les titulaires d'un CT1 pilote (ou titre équivalent) acquis dans une autre armée, préalablement à leur engagement dans la gendarmerie.

(3) Deux ans pour les titulaires d'un CT1 ou titre équivalent acquis antérieurement à leur entrée en gendarmerie.

(4) Les pilotes détenteurs de la qualification IFR « instruments flight rules » (vols aux instruments) théorique pourront sur demande (tableau IV. - divers - de l'état modèle 314-1/18) être dispensés des épreuves : législation, navigation et radio-navigation, météorologie. Il leur sera dans ce cas attribué la note 14/20 dans chacune des matières.

ANNEXE V.
FORMATIONS COMPLÉMENTAIRES RELATIVES À LA SÉCURITÉ AÉRIENNE.

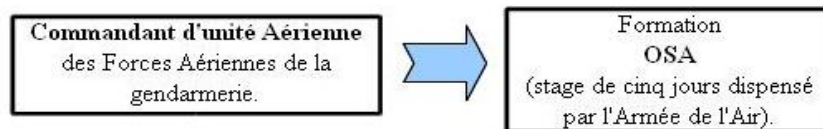
* Tous les pilotes et mécaniciens de bord des forces aériennes de la gendarmerie nationale bénéficient d'une formation CRM/MRM (crew resource management / Mechanical resource management). Un module de rafraîchissement leur est ensuite dispensé tous les trois ans. Ces formations « facteur humain » sont dispensées par des formateurs relais au sein des GFAG.



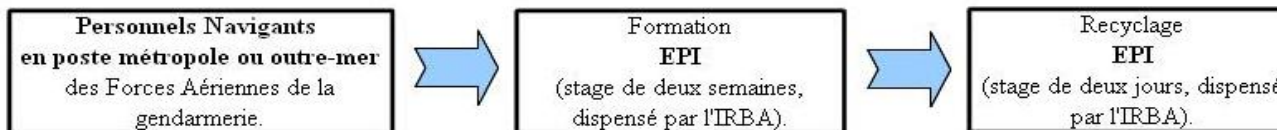
Le programme CRM/MRM ainsi que celui du rafraîchissement ont été élaborés par la gendarmerie en collaboration avec l'IRBA (Institut de Recherche Biomédicale des Armées). S'agissant de ces deux programmes, les « formateurs relais » de la gendarmerie reçoivent une instruction auprès des services de l'IRBA.



- En tant que responsable de la sécurité aérienne de 1er niveau, tous les commandants d'unité des forces aériennes de la gendarmerie nationale bénéficient au cours de leur carrière, d'une formation d'OSA (Officier Sécurité Aérienne) dispensée par l'Armée de l'Air.



* Selon leurs mutations et la fonction occupée, des personnels navigants des forces aériennes de la gendarmerie nationale peuvent bénéficier d'une formation d'EPI (Enquêteur de Première Information) dont le rôle sera mis en œuvre lors d'une enquête du BEADair (Bureau Enquête Accident Défense Air). Un rafraîchissement des EPI est mis en place au cours de leur carrière.



APPENDICE V.A.
ATTESTATION DE STAGE DE SURVIE EN MONTAGNE.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

GENDARMERIE NATIONALE

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

ATTESTATION DE STAGE DE SURVIE EN MONTAGNE

Le, *commandant centre national d'instruction de ski et d'alpinisme*
de la gendarmerie atteste que le
a effectué du *au*
un stage de formation à la survie en montagne.

Le

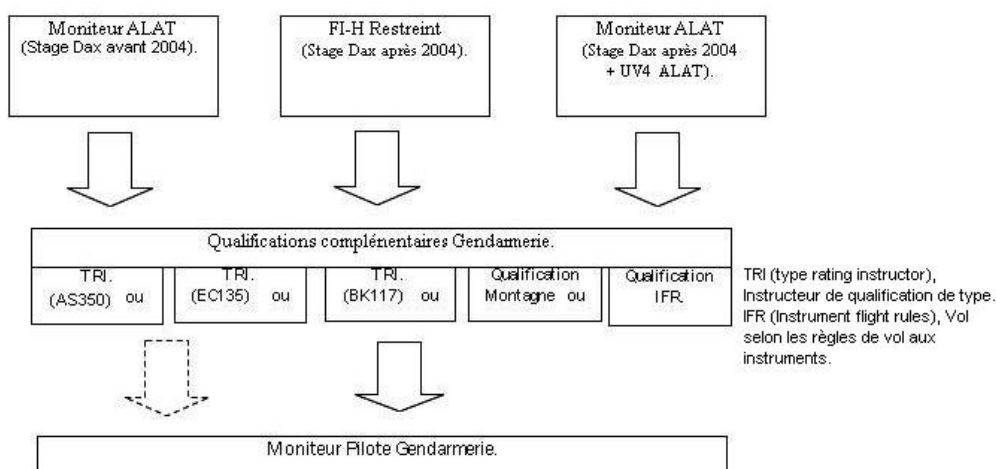
Le
commandant le centre national
d'instruction de ski et d'alpinisme de la gendarmerie.

ANNEXE VI.
DIPLÔMES DE QUALIFICATION GENDARMERIE DE NIVEAU III.

1. DIPLÔME DE QUALIFICATION GENDARMERIE DE NIVEAU 3 POUR MONITEUR PILOTE.

Le commandant du CFAGN, en fonction de l'expérience acquise par le personnel, du parcours professionnel et des qualifications techniques, propose au sous-directeur des compétences DPMGN DGGN l'attribution d'une qualification de niveau 3 « moniteur gendarmerie ».

Ayant bénéficié d'une formation aux techniques pédagogiques de moniteur pilote lors d'une formation auprès de l'EALAT à DAX, les personnels titulaires d'un brevet moniteurs ALAT ou d'un diplôme *helicopter flight instructor* (FI-H) restreint doivent compléter leur niveau technique par une qualification complémentaire, spécifique au travail du moniteur en gendarmerie.



2. DIPLÔME DE QUALIFICATION GENDARMERIE DE NIVEAU 3 POUR LES PERSONNELS AYANT SATISFAIT AUX STAGES ESSAIS ORGANISÉS PAR L'ÉCOLE DU PERSONNEL NAVIGANT D'ESSAIS ET DE RÉCEPTION OU AYANT OBTENU UN DIPLÔME DE 3E CYCLE UNIVERSITAIRE DÉLIVRÉ À L'INSTITUT SUPÉRIEUR DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE.

Le commandant du CFAGN, en fonction de l'expérience acquise par le personnel, du parcours professionnel et des qualifications techniques, propose au sous directeur des compétences DPMGN DGGN l'attribution d'une qualification de niveau 3 aéronautique option école du personnel navigant d'essais et de réception (EPNER) ou institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace (ISAE).

Conditions requises pour l'option « EPNER ».

Ayant bénéficié d'une formation à l'école du personnel navigant d'essais et de réception.

Détenir un brevet :

- pilotes d'essais expérimentaux ;
- ingénieurs navigants d'essais expérimentaux ;
- expérimentateurs navigants d'essais ;
- mécaniciens navigants d'essais.

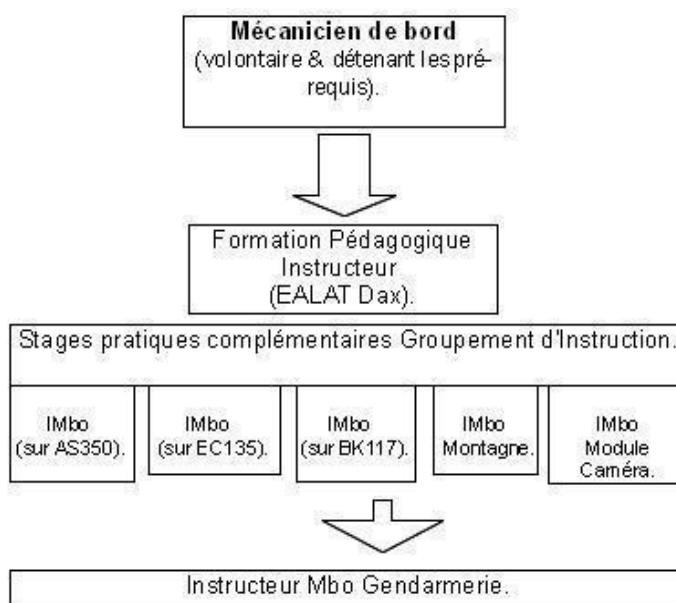
Conditions requises pour l'option « ISAE » :

- détenir un diplôme de 3^e cycle universitaire délivré par l'institut supérieur de l'aéronautique et de l'espace « ISAE » ;
- servir au sein du bureau études expérimentations, bureau suivi programmes ou du groupement maintien en condition opérationnelle (GMCO).

3. DIPLÔME DE QUALIFICATION GENDARMERIE DE NIVEAU 3 POUR INSTRUCTEURS MÉCANICIENS DE BORD.

Le commandant du CFAGN, en fonction de l'expérience acquise par le personnel, du parcours professionnel et des qualifications techniques, propose au sous directeur des compétences DPMGN DGGN l'attribution d'une qualification de niveau 3 « instructeur mécanicien de bord gendarmerie ».

Les personnels Mbo (mécaniciens de bord) volontaires et détenant les pré-requis, participent à des tests de sélection avant de bénéficier d'une formation aux techniques pédagogiques de l'instructeur auprès de l'EALAT à DAX. Ils complètent ensuite leur niveau technique, lors d'un stage pratique complémentaire au Groupement d'Instruction à Cazaux, où ils sont accompagnés par un IMbo titulaire.



**ANNEXE VII.
FORMATIONS PARTICULIÈRES.**

En fonction du lieu d'affectation ou d'intervention, les équipages d'aéronefs sont formés aux techniques de survie en montagne ou en mer. Lors d'une affectation hors métropole, une action de formation à l'hélicoptage sur bâtiments de surface de la marine nationale est organisée.

	STAGE DE FORMATION À LA SURVIE EN MONTAGNE	STAGE DE FORMATION À LA SURVIE ET AU SAUVETAGE EN MER.	STAGE DE FORMATION À L'HÉLIPONTAGE.
	<p>Ce stage a pour but d'initier les équipages d'hélicoptères aux techniques de « survie » en haute altitude et notamment en milieu enneigé.</p> <p>D'une durée d'une semaine, cette action de formation se déroule sous la direction du centre national d'instruction de ski et d'alpinisme de la gendarmerie (CNISAG) à Chamonix.</p>	<p>D'une durée de deux jours, cette formation à la survie et au sauvetage en mer est destinée aux équipages exerçant des missions en milieu maritime. Elle se déroule au centre d'entraînement à la survie et au sauvetage de l'aéronautique navale de la base aéro-navale de Lanvéoc-Poulmic ou éventuellement dans un autre centre accrédité.</p>	<p>Le personnel en instance de mutation hors métropole est convoqué pour suivre une formation à l'hélicoptage sur bâtiments de surface de la marine nationale à l'escadrille 22 S de la base aéro-navale à Lanvéoc-Poulmic.</p>
PROGRAMME.	<p>Technique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ski alpin ; - ski de randonnée ; - déplacement en raquettes. <p>Pratique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - déplacements et stationnement en haute altitude ; - construction d'igloos - bivouac - abris de fortune ; - présentation du lot de survie hélico et mise en œuvre. <p>Théorique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - stationnement et déplacement ; - matériel et habillement ; - secourisme ; 	<p>Test aptitude :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 15 mètres de natation + apnée de 30 secondes à 5 mètres de profondeur. <p>Instruction théorique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - équipements individuels et collectifs de survie ; - mise en œuvre des équipements ; - survie en mer. <p>Instruction en bassin :</p> <ul style="list-style-type: none"> - natation avec équipements ; - apnées ; - mise en œuvre de gilets et canots ; - évacuation de cabines immergées ; - exercice de position de survie. <p>Instruction à la mer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - natation sur 400 mètres avec équipements ; 	<p>Instruction au sol :</p> <ul style="list-style-type: none"> - missions de la marine auxquelles peuvent participer les hélicoptères ; - mise en œuvre des hélicoptères sur les bâtiments porteurs d'hélicoptères. <p>Instruction en vol :</p> <ul style="list-style-type: none"> - piste ; - treuillage ; - HELCOR ; - VERTREP ; - accrochage.

	<ul style="list-style-type: none"> - pathologies liées à l'altitude, au rayonnement solaire et à la chaleur ; - les agressions du froid. <p>Divers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vérification des matériels. 	<ul style="list-style-type: none"> - hélitreuillage ; - survie individuelle et collective ; - mise en œuvre de fusées et fumigènes. 	
SANCTION DU STAGE.	Une attestation de stage est délivrée au personnel ayant suivi cette formation par le commandant du CNISAG suivant le modèle joint en annexe appendice V.A.	Une attestation de stage est délivrée au personnel ayant suivi cette formation par le commandant du CESSAN.	Un certificat d'aptitude à l'appontage et une attestation de formation à l'appontage de nuit sont délivrés au personnel ayant suivi cette formation par le commandant de la force de l'aéronautique navale.

**ANNEXE VIII.
PROGRAMME DES STAGES DE RECYCLAGE ET DES TESTS DE CONTRÔLE DE QUALIFICATION.**

	STAGE DE RECYCLAGE.			TEST DE CONTRÔLE DU NIVEAU DE QUALIFICATION.	
	La durée des stages peut varier de 2 à 5 jours selon l'expérience, le niveau de qualification acquis antérieurement, la durée de l'interruption et la spécialité.			Programme équivalent à celui des tests annuels normalement subis par les personnels navigants en activité.	
	INSTRUCTION THÉORIQUE.	3 À 5 jours.	INSTRUCTION EN VOL.	TESTS THÉORIQUES.	TESTS EN VOL.
PILOTES.	- connaissance de l'aéronef. 2 heures. - pilotage..... 2 heures. - réglementation.. 2 heures. - navigation..... 2 heures.		- pilotage de base 1 à 2 heure(s). - perfectionnement 1 à 3 heure(s). - navigation..... 1 à 2 heure(s). - procédures d'urgence. 1 à 2 heure(s). - treuillage..... 1 heure. - total (5 à 10 heures).	C o n n a i s s a n c e d e l'aéronef. Météorologie. Navigation. Réglementation. Pilotage.	Pilotage de base et perfectionnement de jour et de nuit. Procédures d'urgence. Navigation. Treuillage.
MÉCANICIENS DE BORD.	Instruction théorique. - procédure de treuillage.. 1 heure. - navigation..... 2 heures.	2 jours	Instruction en vol. - treuillage.....2 heures. - navigation.....2 heures.	Navigation. Procédure de treuillage.	Navigation. Observation. Treuillage.