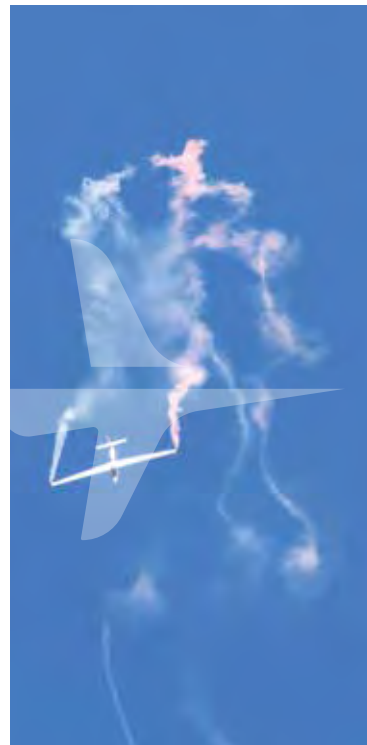
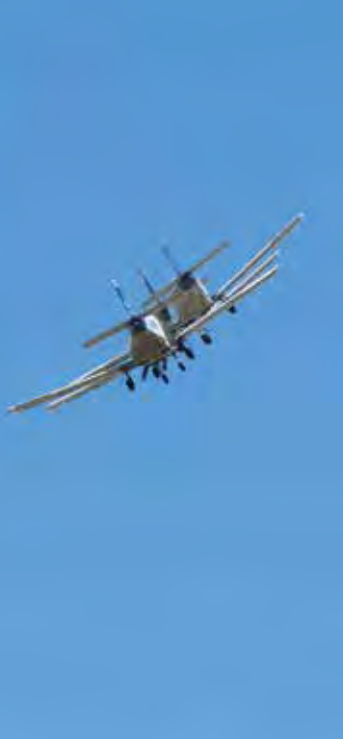




École de pilotage  
Depuis 1970

# Catalogue des **FORMATIONS** *#BE\_APY*



# Sommaire

## Présentation générale

01	INTRODUCTION	P.03
02	LE MÉTIER DE PILOTE DE LIGNE	P.08
03	LES FORMATIONS PROFESSIONNELLES	P.10
	LA FORMATION INTÉGRÉE - ATPI	P.12
	LA FORMATION MODULAIRE	P.16
	NOUVEAUTÉ : MCC CONSTRUCTEUR ATR	P.24
	LES QUALIFICATIONS DE TYPE/CLASSE	P.26
	LES FORMATIONS INSTRUCTEUR	P.28
	LES STAGES & MANDATS EXAMINATEUR	P.34
	LE CYCLE ATPL INGÉNIEUR & BACHELOR	P.36
	LA CONVERSION DE LICENCE	P.40
	L'ATPL HÉLICOPTÈRE	P.42
	L'ANGLAIS AÉRONAUTIQUE	P.48
04	L'EMPLOI APRÈS LA FORMATION	P.50
05	LES MOYENS PÉDAGOGIQUES	P.56
06	PART145 CAO ET ATELIER MOTEUR	P.64
07	LE FINANCEMENT	P.66
08	LE LOGEMENT	P.70
09	LA VIE ÉTUDIANTE	P.72
10	APY ALUMNI	P.74
11	DÉMARCHES & INSCRIPTION	P.76

# ATR



# NEW COOPERATION

*for the next generation of pilots*



#BE  
ADV  
API+



## Un centre de formation qui marque l'histoire

C'est en 1970 que Gérard PIC, pilote chevronné issu du milieu vélicole, fonde la première école professionnelle de pilotage du secteur privé.

**10 400**  
Pilotes formés

**37 000**  
Heures de vol en  
moyenne / an

**65**  
Salariés

**540 000**  
Heures d'instruction

**180**  
Élèves en programme  
complet / an

**856**  
Actes de  
formation / an

## Une présence étendue à l'international

### Bases principales

Perpignan  
Toussus-le-Noble  
Valence  
Rennes



### Étranger

Madagascar  
Sénégal

### Écoles d'ingénieur

Saint Quentin  
Bordeaux  
Toulouse  
Sceaux  
Laval  
Ivry

## Des choix pédagogiques stratégiquement élaborés

La méthode pédagogique adoptée par l'école repose sur un fondement traditionnel basé sur l'expérience et sur de nombreux retours favorables de la part des compagnies aériennes.

Les relations personnelles & professionnelles sont importantes et privilégiées. Les élèves pilotes bénéficient ainsi d'un suivi personnalisé, tout en construisant leur projet professionnel.

Les conditions d'apprentissage sont parfaitement configurées et paramétrées par une large équipe de professionnels.

La pédagogie est basée sur le système Européen EASA, fortement contrôlé et évalué tout au long de l'année, au travers des programmes d'audit, sous l'agrément FR.ATO.0038, via des acteurs responsables de la supervision de cet agrément.

## Présentation de nos bases - Perpignan

Entre Mer et Montagne, cette région vous offre tous les atouts pour réussir et profiter de votre formation. La destination des Pyrénées-Orientales bénéficie d'un ensoleillement annuel exceptionnel (plus de 300 jours de soleil par an) entre Pyrénées et Méditerranée, au sud de la région Occitanie. Le cadre et la situation géographique d'Aéropyrénées vous permettront d'évoluer dans des conditions optimales.

PLUS DE 300 JOURS DE SOLEIL PAR AN

PROCHE DE GRANDS AÉROPORTS

AÉROPORT À TRAFIC INTERNATIONAL

MÉTÉO PROPICE POUR LA PARTIE IFR ET VFR

ENTRAÎNEMENT OPTIMAL PAR CONDITIONS DE

VENT VARIABLE

12 SALLES DE COURS

1 SALLE DE PRÉPARATION DES VOLS

2 SIMULATEURS FNPTII / MCC JOC

2 ATELIERS DE MAINTENANCE PART 145

27 AVIONS LISTÉS EN FLOTTE

19 CHAMBRES DÉDIÉES À NOS STAGIAIRES



## Paris - Toussus-le-Noble

Aux portes de Paris, l'école dispose d'atouts majeurs pour assurer les différentes étapes de la formation de Pilote de Ligne.

L'aéroport de Toussus-le-Noble est idéalement situé. De nombreuses activités telles que l'aviation d'affaires ou de loisir s'y développent.

Il est en particulier l'un des seuls aérodromes d'Ile de France qui permet la formation de pilotes professionnels. Une telle activité y est possible en raison de l'équipement du terrain, ouvert de nuit.

ESPACE AÉRIEN CONTRÔLÉ COMPLEXE

TRAFIC COMMERCIAL À FORTE DENSITÉ

ÉVOLUTION SUR DE MULTIPLES PLATEFORMES À

FAIBLES DISTANCES

MISE EN CONDITION IFR RÉELLE

PROXIMITÉ DES GRANDS AÉROPORTS

5 SALLES DE COURS

2 SALLES DE PRÉPARATION DES VOLS

1 SIMULATEUR FNPTII

1 ATELIER DE MAINTENANCE PART 145

10 AVIONS LISTÉS EN FLOTTE



## Valence Chabeuil

Au cœur de la vallée du Rhône, l'Aéroport Valence-Chabeuil, structure de proximité ouverte sur l'Europe, participe au rayonnement économique de la région et constitue un véritable outil de développement économique et touristique.

Grâce à son infrastructure performante, l'Aéroport Valence-Chabeuil accueille 30 000 mouvements et 2 000 passagers par an. Il dispose d'un trafic aérien riche avec des vols d'affaires et privés, du travail aérien et des opérations de l'Armée ainsi que des baptêmes de l'air et des vols de loisirs.

PLUS DE 300 JOURS DE SOLEIL PAR AN

PROCHE DE GRANDS AÉROPORTS

ESPACE AÉRIEN COMPLEXE

MÉTÉO PROPICE POUR LA PARTIE IFR ET VFR

ENTRAÎNEMENT OPTIMAL PAR CONDITIONS DE

VENT VARIABLE

5 SALLES DE COURS

1 SALLE DE PRÉPARATION DES VOLS

1 SIMULATEUR FNPTII

3 AVIONS LISTÉS EN FLOTTE

CAMPUS ÉTUDIANT À 10 MIN



## Rennes

En 2026, Aéropyrénées étend son réseau et ouvre sa base sur l'aéroport de Rennes Saint Jacques de la Lande.

Dans un cadre idéalement situé près des côtes et de nombreux terrains reconnus comme Dinard, La Baule, Dinan, Saint Nazaire, etc., à 15 min du Mont Saint Michel en vol, vous allez découvrir un environnement idyllique, avec un espace aérien propice à l'apprentissage.

AÉROPORT INTERNATIONAL

ESPACE AÉRIEN COMPLEXE

MÉTÉO PROPICE POUR LA PARTIE IFR ET VFR

PROXIMITÉ DES AÉROPORTS PARISIENS

3 SALLES DE COURS

1 SALLE DE PRÉPARATION DES VOLS

PROJET DE SIMULATEUR FNPTII

3 AVIONS LISTÉS EN FLOTTE

VILLE ETUDIANTE AVEC CAMPUS



# Le métier de Pilote de Ligne

Le métier de Pilote de Ligne demeure parmi les professions les plus enviées. Il représente un enjeu majeur pour les compagnies aériennes. Comment devient-on Pilote Professionnel ? Quels sont les prérequis et les conditions de travail du métier?

Le Pilote de Ligne fait parti du Personnel Navigant Technique au sein d'une compagnie. Il est responsable et en charge du vol et de l'avion qu'il opère, de la préparation de sa navigation à la sécurité des passagers. Durant la préparation du vol, il devra s'assurer de la bonne conformité de tous les facteurs inhérents au vol (trajet à effectuer, météorologie, gestion de la masse de l'appareil et du carburant).

Une fois à bord du cockpit, il devra préparer le vol et configurer les instruments en fonction. Durant le vol, il restera seul responsable à bord vis-à-vis de l'autorité (administrative et civile). Il est également en charge de toute la partie communication avec les tours de contrôle, de la mise en route des moteurs à l'arrivée au terminal.

**20 à 24 mois**  
Durée moyenne de la  
formation initiale

**70 à 90 heures**  
Nombre moyen d'heures  
de vol au poste par mois

**2.000€ à 4.500€ / mois\***  
Salaire moyen en début  
de carrière

**12.000€ à 20.000€ / mois\***  
Salaire moyen en fin  
de carrière

\*Salaire moyen donné à titre indicatif



## **Le plan de carrière**

Une fois la Licence de Pilote Professionnel (CPL) obtenue, la carrière du Pilote de Ligne est lancée.

À la sortie d'école, le pilote aura réalisé plus de 200 heures durant sa formation pratique. Dans le monde, les compagnies aériennes présentent différents prérequis propres à chacune. Ainsi, des compagnies Low-cost pourront vous proposer un poste dès votre sortie d'école, quand d'autres demanderont jusqu'à 500 voire 750 heures pour présenter leurs sélections.

Dans un premier temps, vous pourrez ainsi opter pour les différentes opportunités proposées en sortie de formation:

- Copilote dans certaines compagnies (exemple: Ryanair, Volotea, Vueling, Tui, EasyJet...);
- Travail aérien: largage parachutiste, prise de vue, transport sanitaire, fret, etc ;
- Aviation d'affaires ;
- Instruction en vol au sein d'un Aéroclub ou d'un ATO (centre de formation professionnel).

Par la suite, en fonction de l'évolution de vos heures de vol et de vos qualifications, vous pourrez élargir votre recherche auprès de toutes les compagnies et préparer vos sélections.

---

## **De copilote à commandant de bord**

De la place droite à la place gauche : votre carrière démarrera en tant que copilote, sur des appareils de type court/moyen courrier. Vous gagnerez en compétence, en expérience, en confiance et évoluerez vers un poste de commandant de bord.

Selon les compagnies aériennes, l'évolution diffère : la plus part des fois, vous aurez l'occasion de découvrir l'ensemble de la flotte ainsi que les vols courts/moyens et longs courriers en tant que copilote avant de passer en place gauche, celle de commandant de bord.

Pour chaque appareil, une qualification de classe/type (formation sur la machine elle-même) devra être réalisée.

---

## **Quelles différences entre le copilote & le commandant de bord ?**

La différence entre le commandant de bord et le copilote réside dans les responsabilités.

Cependant, le pilotage reste le même pour les deux. En tant que copilote, vous accompagnez le commandant de bord dans la répartition des tâches à réaliser durant l'ensemble du vol.

La prise de décision est partagée entre les membres d'équipage.

# Formations Pilote Professionnel



# Devenir Pilote de Ligne - les différentes voies

Le métier de Pilote de Ligne est accessible à la suite d'une formation professionnelle réalisée dans une école approuvée (ATO) par l'Aviation Civile (DGAC).

Dès lors, vous pouvez après le baccalauréat, ou dans le cadre d'une reconversion professionnelle, suivre le cursus complet. Deux formules s'offrent à vous :

➤ **La Formation ATP Intégré**

➤ **La Formation Modulaire**

Découvrez en détail le contenu de ces deux formations proposées par Aéropyrénées.

---

## **ATPI - La formation ATPL Ab-initio**

La formation ATPI est la solution la plus rapide pour pouvoir postuler en compagnie.

Elle vous offre ainsi la possibilité de démarrer immédiatement les cours théoriques de l'ATPL (sans prérequis du PPL) et de réaliser en parallèle les premières heures de vol après les cours ou le weekend si vous le souhaitez (l'école étant ouverte également le Samedi & le Dimanche pour la partie pratique).

Vous pouvez démarrer cette formation sans aucune expérience de vol au préalable.

Ainsi, le principal prérequis restera avant tout votre aptitude médicale de Classe 1.

---

## **ATP Modulaire - La formation étape par étape**

La formation en modulaire permet de suivre étape par étape le parcours pour devenir Pilote Professionnel.

Pour ce faire, vous devrez impérativement démarrer par une formation de Pilote Privé (théorie et pratique).

Une fois cette première licence obtenue, vous pourrez démarrer les cours théoriques de l'ATPL.

En parallèle, vous devrez réaliser votre mûrissement, ainsi que la navigation 300 nautiques et l'habilitation au vol de nuit, avant de pouvoir démarrer le CPL (licence de Pilote Professionnel). En modulaire, les prérequis du CPL sont de 175 heures de vol au total dont minimum 100 heures en qualité de commandant de bord (à la différence de l'intégré, où le CPL est réalisé après 75 heures de formation dont 50 heures en solo supervisé).

Cette différence est généralement présentée comme la différence entre les heures réalisées dans le cadre de la formation professionnelle versus les heures de vol dites en "loisir".

Ainsi, en partant de 0, la formation en modulaire pourra nécessiter environ 12 mois de plus qu'en cursus intégré (20-24 mois).

# Formation ATPI Ab-Initio

## **PRÉREQUIS :**

**Âge minimum 18 ans**

**Aptitude médicale EASA de Classe 1**

**Bonnes notions d'anglais**

## Formation Pilote de Ligne - ATPL Intégré

### Formez-vous au métier sans expérience aéronautique préalable !

Dans le cadre de votre formation intégrée, Aéropyrénées met en place une formule comprenant l'ensemble de vos besoins et ainsi limitant au maximum votre investissement. L'ATPL Intégré est la voie la plus directe et rapide pour devenir Pilote de Ligne en Europe ou à l'étranger. Cette formation s'adresse à des candidats n'ayant aucune expérience aéronautique.

Elle peut aussi, dans certaines conditions, se révéler intéressante pour des pilotes ayant déjà accompli quelques heures de vol.

Bien que ce ne soit pas la seule façon de devenir Pilote de Ligne, la formation ATPL Intégré est de loin le cursus le plus pertinent pour le futur pilote.

Le stagiaire sera intégré dès le début de sa formation dans un environnement professionnel et adapté, en parfaite adéquation avec des objectifs pédagogiques et professionnels.

Le nombre d'heures d'entraînement est optimisé et orienté vers les compétences que doit posséder un jeune pilote débutant en compagnie. Il se déroule selon différentes étapes que nous allons vous présenter le plus clairement possible.

---

### La formation est proposée au choix, dans deux langues :



**Français**



**Anglais**

## **Vous êtes détenteur d'un PPL ?**

**Le programme peut être adapté en fonction de votre niveau.**

Si vous détenez actuellement un PPL valide (théorique & pratique), nous pourrions vous proposer lors de l'entrée en formation, une évaluation de niveau. À la suite de celle-ci, nous pourrions vous proposer un devis adapté, qui pourra déduire jusqu'à 45 heures de pratique sur le programme initial.

L'évaluation portera sur l'ensemble des items que vous aurez vu durant votre formation PPL.

En fonction du nombre d'heures total dont vous disposerez lors de l'entrée en formation, n'hésitez pas à prendre contact avec notre équipe pour comparer la formation qui sera la plus intéressante pour vous, entre l'intégré & le modulaire.

## Programme de formation théorique - ATPL

L'ATPL ou Airline Transport Pilot License est la partie théorique de la formation pilote de ligne.

Elle est composée de 13 matières ou certificats qui seront enseignés sur une durée de 9 mois. Chaque module devra individuellement être validé au sein de l'école (examen blanc) puis à la DGAC.

L'examen se présente sous forme de QCM auquel il faudra obtenir le score de 75% (soit 15/20) pour valider le module.

### L'examen théorique comporte 13 Certificats

- 010 - Droit aérien
- 021 - Cellules & systèmes, électricité, moteurs
- 022 - Instrumentation
- 031 - Masses & centrages
- 032 - Performances
- 033 - Préparation & suivi du vol
- 040 - Performance humaine
- 050 - Météorologie
- 061 - Navigation générale
- 062 - Radionavigation
- 070 - Procédures opérationnelles
- 081 - Mécanique du vol
- 090 - Communication

### Les règles d'or de l'ATPL

À partir du premier jour de formation, vous disposerez de 12 mois pour présenter votre premier certificat et 18 mois pour valider l'ensemble de l'ATPL.

Vous devrez valider les 13 certificats en 6 sessions maximum.

Vous pourrez présenter un même certificat 4 fois maximum.

### La nouvelle formule de l'ATPL, le 100 KSA

Ce programme, mis en place par l'Aviation Civile & l'EASA, reprend une évaluation formative continue, durant l'ensemble de la formation théorique, et en jonction avec la partie pratique.

Il ne s'agit donc pas d'un module que vous devrez passer à l'aviation civile, mais d'une évaluation continue au sein d'Aéropyrénées, via la plateforme e-learning, présentée sous forme de serious game. Il assure ainsi un lien pédagogique entre la théorie & la pratique.

Le 100 KSA vous permettra ainsi de vous immerger dans votre futur contexte & métier professionnel.

# Programme de formation pratique

De la prise en main de la machine aux opérations professionnelles, vous pourrez démarrer les vols dès le début de votre ATPL théorique, en parallèle des cours.

## Phase 1 - Apprentissage au pilotage

La phase d'apprentissage initiale, pour tout stagiaire n'ayant jamais piloté d'avion, permet en tout premier lieu d'acquérir les principes de base.

Vous découvrirez le comportement d'une machine, comme les virages, les décollages et atterrissages, ainsi que les procédures associées (radio, montée, descente...).

## Phase 2 - Apprentissage de la navigation - Perfectionnement

Durant la phase de perfectionnement au pilotage, seront abordés des points spécifiques comme les procédures d'urgence (simulations de pannes diverses) et la gestion de la navigation pour amener l'élève vers son lâché solo. Il réalisera alors 10 heures de vol en local supervisé par son instructeur.

## Phase 3 - Du perfectionnement solo au CPL (Commercial Pilot Licence)

Une fois les premières phases terminées, vous devrez effectuer 40 heures de navigation solo. Dès lors, vous démarrerez le CPL, la licence de pilote commercial. Celui-ci reconnu dans toute l'Europe, vous permettra avant tout d'être rémunéré pour vos fonctions de commandant de bord ou de copilote (en vol VFR), au sein d'aéroclubs, de petites structures de transport ou de sociétés de travail aérien. C'est donc un excellent moyen pour le jeune pilote d'acquérir des expériences pratiques du métier de pilote tout en augmentant son capital d'heures de vol.

Le CPL comprend différentes séances de vol ou de simulateur associées à des cours théoriques. La formation s'étale sur une durée de 5 à 6 semaines.

## Phase 4 - IR/SE - MEP - IR/ME - PBN (Instrument Rating Single & Multi Engine)

L'objectif de la formation IR a pour but d'amener le pilote à pouvoir voler de jour comme de nuit en conditions IFR (Instrument Flight Rules) et en IMC (Instrument Meteorological Conditions).

Indispensable pour une éventuelle embauche dans une société de transport aérien étant donné que les vols s'effectuent en régime IFR, rares seront les emplois qui vous permettront d'être rémunéré en tant que pilote dans le cadre de vols VFR.

La formation MEP est la formation qualifiante pour piloter des avions multimoteurs. Vous apprendrez à traiter les dissymétries et la panne moteur dans divers cas de figure. Très attendu par les élèves en cours de formation, le vol sur bimoteur vous permettra de mettre en pratique toutes les connaissances acquises en situation réelle.

## Phase 5 - UPRT Advanced - Unusual Position Recovery Training

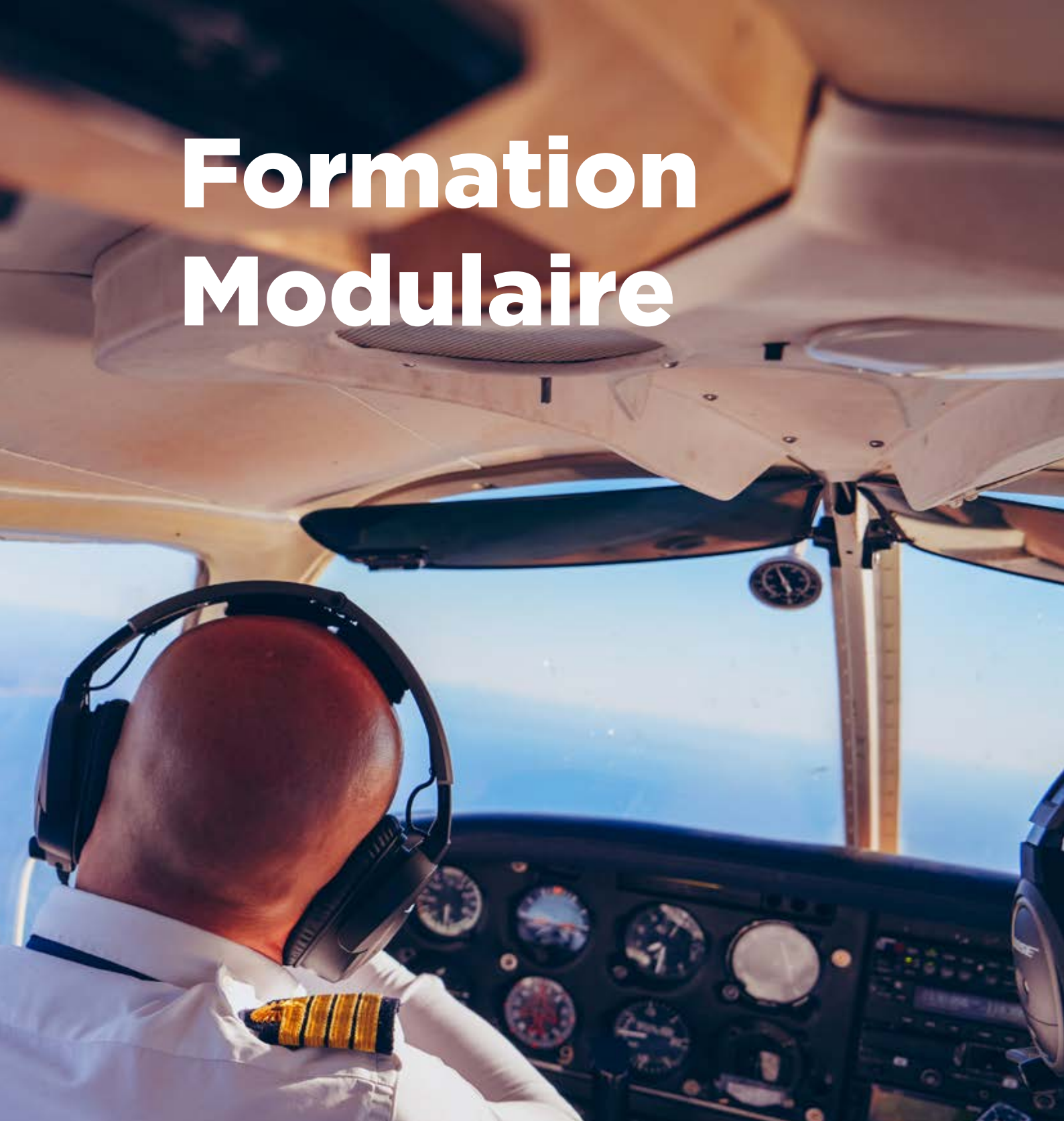
Se référer à la page 20.

## Phase 6 - Multi Crew Coordination / JOC ou ATR - Constructeur\*

Vous apprendrez à partager les tâches au sein d'un équipage technique dans un simulateur reproduisant le poste, les performances & les procédures d'un avion de ligne.

\*Détails du programme ATR -Constructeur, se reporter à la page

# Formation Modulaire



## **ATPI vs MODULAIRE**

L'ATPL intégré s'adresse à toute personne n'ayant aucune expérience aéronautique ou aux détenteurs d'un PPL sans heures complémentaires.

La voie modulaire est intéressante pour les salariés souhaitant suivre la formation de pilote professionnel à la carte, en complément de leur activité pour la partie théorique par exemple.

Elle est également financièrement attractive pour les pilotes privés disposant d'un nombre d'heures important (>70HDV).

# La formation Modulaire - Du pilote privé à la licence professionnelle

Le cursus modulaire proposé par Aéropyrénées vous permet d'évoluer étape par étape dans les différents stades de la formation.

La première phase est la licence de pilote privé (PPL).

Une fois obtenue, vous pourrez suivre les différents stages théoriques et pratiques, vous menant à la licence de pilote professionnel (CPL), complétée par l'IR / MEP / MCC / UPRT.

## La formation PPL - Private Pilot Licence

Cette licence européenne (Private Pilot Licence, ou PPL) permet d'exercer, sans rémunération, avec passagers à bord, les fonctions de pilote commandant de bord sur tous les types d'avions (dont le pilote détient la qualification). Elle se déroule sur une période de 3 à 24 mois, en fonction du temps que vous y consacrerez.

Une fois le PPL obtenu, vous pourrez poursuivre votre formation et prétendre à différentes extensions (qualifications) de licences, comme le vol de nuit, le vol sur un type d'avion différent de celui sur lequel vous avez été formé, le vol en montagne. Vous pourrez également poursuivre votre cursus vers une licence professionnelle.

### Prérequis

Âge minimum 14 ans

Être âgé de 16 ans lors du premier vol solo

Être âgé de 17 ans révolus lors du test

Visite médicale de classe 2

### En détails

60 heures de cours (théorique & pratique)

30 heures de vol en instruction

5 heures de simulateur

10 heures de solo supervisé

### Déroulement de la formation théorique

Les cours de préparation à l'examen théorique de la licence de pilote privé avion sont dispensés au sein du centre de formation Aéropyrénées, en cours collectifs ou à la carte quand vous le souhaitez.

- Réglementation ;
- Connaissances générales de l'aéronef & principes du vol ;
- Performances, préparation du vol, navigation, météorologie, procédures opérationnelles ;
- Performances humaines et ses limites ;
- Communication.

### Déroulement de la formation pratique

Durant ces 45 heures, vous apprendrez les bases du pilotage et surtout les différents types de navigation.

Vous deviendrez ainsi autonome sur la gestion complète de l'avion et de son environnement.

Vous pourrez par la suite passer des qualifications supplémentaires, notamment l'aptitude au vol de nuit (VDN), le vol aux instruments (CB-IR), etc.

La formation au PPL comprend également une initiation au VSV (Vol Sans Visibilité).


**DESORMAIS DISPONIBLE EN  
VISIOCONFERENCE!**

## **ATPL Théorique sur site ou à distance**

En intégrant l'ATPL sur site, vous suivrez les cours dispensés avec les élèves du programme intégré (voir p.13).

Aéropyrénées propose aussi de réaliser l'ATPL Théorique à distance. Cette option peut être un bon compromis si vous souhaitez réaliser votre théorie en complément d'une activité salariée, ou de vos études par exemple. Le détail des modules, le déroulé des examens et les prérequis à l'entrée en formation, sont les mêmes que pour l'ATPL Théorique sur site .

La formation est rythmée par des séances de révisions obligatoires sur site ou désormais en visio au choix (10 jours au total), qui se déroulent tous les trimestres. Vous serez supervisé par un instructeur attitré qui vous accompagnera tout au long de votre formation.

## **Le mûrissement**

Avant votre entrée en CPL, vous devrez effectuer un mûrissement. Celui-ci vous permettra d'obtenir le nombre d'heures suffisant pour l'étape suivante dans votre formation de pilote professionnel. Aéropyrénées vous propose des tarifs avantageux sur sa flotte d'avions.

## **CPL - Commercial Pilot Licence**

La licence de pilote commercial CPL permet d'exercer l'activité contre rémunération. Sur avion exploité en transport public, elle permet de remplir la fonction de pilote Commandant de Bord et couplée à une MCC, celle de copilote. La formation est généralement réalisée sur une période de 6 à 7 semaines.

### **Prérequis**

Visite médicale de classe 1

Être titulaire d'un PPL - SEP - QVN à jour

Avoir validé le théorique ATPL ou CPL

175 HDV total, dont 100 HDV min. en CDB

Avoir réalisé la 300 Nm

### **En détails**

21 heures de cours

20 heures de vol en instruction

5 heures de simulateur

## **MEP - Multi Engine Piston**

La formation MEP vous permettra de piloter des avions multimoteurs. Vous apprendrez à traiter différents cas de figure propres à cette classe d'avion.

La formation est réalisée sur une période de 1 à 2 semaines.

### **Prérequis**

Visite médicale de classe 1 ou 2

70 HDV en tant que CDB

PPL ou CPL valide

### **En détails**

7 heures de cours

6 heures de vol en instruction

## IR Théorique

Aéropyrénées propose également désormais la formation IR Théorique, sur site ou à distance.

L'IR Théorique est composé de 7 modules ou certificats, qui devront être validés auprès de la DGAC, sur les mêmes principes que pour l'ATPL.

### Prérequis

Visite médicale de classe 1 ou 2

PPL A - SEP valide

### En détails

Sur site : 5 à 6 mois en présentiel

A distance : 3 jours de révision

Accès à la plateforme e-learning

## IR-SE/ME - Instrument Rating Single/Multi Engine

L'objectif de la formation IR est d'amener le pilote à pouvoir voler de jour comme de nuit en conditions IFR (Instrument Flight Rules) et en IMC (Instrument Meteorological Conditions). Elle prépare ainsi le stagiaire aux techniques du vol sans visibilité.

L'IR est bien évidemment indispensable pour une embauche dans une société de transport aérien, étant donné que les vols s'effectuent en régime IFR.

La formation se déroule sur simulateur FNPT II et sur avion.

### Prérequis

Âge minimum 18 ans

Visite médicale de classe 1

Être titulaire d'un PPL (CB-IR) ou d'un CPL

Avoir validé le théorique ATPL ou IR

70 HDV en tant que CDB

50 HDV en campagne

### En détails

23 heures de cours

15 heures de vol en instruction SE ou ME

40 heures de simulateur  
ou 35 heures de simulateur (si détenteur CPL)

## CB-IR & BIR - Formations IFR apposées sur licence PPL

Deux formations sont également proposées pour tous les pilotes privés. L'IR-CB (ou IR Privé), et la nouvelle formule BIR (restreint sur le territoire français, hors FCL).

Ces derniers peuvent être réalisés avec une licence PPL, mais exigent tout de même une validation de la partie IR Théorique au préalable.

### Prérequis

PPL

Visite médicale de classe 1 ou 2

### En détails

20 heures de cours

25 heures de simulateur

15 heures de vol en instruction

## UPRT Advanced - Unusual Position Recovery Training

Depuis Janvier 2020, de nouvelles normes sont entrées en vigueur pour l'ensemble des candidats souhaitant démarrer une Qualification de Type ou de Classe sur avion complexe, et vous avez très certainement déjà entendu ce nouveau terme UPRT Advanced.

Le stage UPRT (Upset Prevention Recovery Training) est désormais obligatoire avant le démarrage d'une Qualification.

Ainsi, deux formules sont définies par l'Aviation Civile :

### L'UPRT basic :

Celui-ci est intégré dans l'ensemble des programmes CPL d'Aéropyrénées & consiste à réaliser différents exercices de maniabilité. Il est désormais obligatoire pour suivre une formation de pilote professionnel.

### L'UPRT advanced :

Ce stage vous sera demandé avant l'entrée en Qualification. Il s'agit d'une formation courte (dispensée sur une semaine), que vous pourrez réaliser au choix sur Perpignan ou Paris – Toussus le Noble.

Le module UPRT permet d'entraîner le pilote sur des conditions anormales de vol et ainsi de pouvoir gérer la situation hors des domaines de vol conventionaux (virages inclinés à plus de 45°, assiettes à cabrer ou à piquer de plus de 25°, vrilles et autres phénomènes de vol anormaux).

L'ensemble du stage se déroule sur 1 semaine et se décompose en 2 parties fondamentales, une partie théorique et une partie pratique composée de 4 séances en vol.

Les objectifs pédagogiques seront d'amener le candidat à perfectionner l'ensemble de sa maniabilité lors du pilotage, et pour la plupart de découvrir des sorties de positions inusuelles sur un avion certifié voltige.

L'accent sera mis lors de ce stage, sur le renforcement de la confiance en soi lors de différentes situations, et sur la gestion de l'effet de surprise. L'ensemble des exercices réalisés auront pour finalité de perfectionner la résilience, la gestion du stress et l'habileté au pilotage spécifique.

L'UPRT, désormais obligatoire pour entrer en QT, est désormais proposé sur R2160 à Toussus, et sur EXTRA 300 à Perpignan. Pour les passionnés, un cycle voltige peut également être proposé.

### Prérequis

Aucune licence requise

Visite médicale de classe 1 ou 2

### En détails

5 heures de cours

3 heures de vol en instruction type PA28

1 heure de vol sur Avion de voltige



## MCC JOC - Multi Crew Cooperation - Jet Orientation Course

La formation MCC vous enseignera le travail en équipage.

La réglementation d'exploitation des avions en transport public de passagers exige que l'équipage de conduite soit composé de deux pilotes.

La formation au travail en équipage a pour but de préparer et de développer les aptitudes relationnelles des pilotes, et de les guider dans la répartition et la délégation des tâches à bord. Celles-ci seront réalisées par le PF - Pilot Flying, ou le PM - Pilot Monitoring, dans toutes les phases d'un vol, en conditions normales, d'urgences ou de secours.

Le pilote va alors se familiariser avec les avions à hautes performances, dotés de circuits complexes.

L'organisation à bord de tels avions est très éloignée de l'image que le grand public peut en avoir. Pendant que le PF est en charge du pilotage et de la navigation, le PM s'attelle à la gestion des paramètres et à la communication avec le contrôle.

Le travail en équipage obéit à une logique très exigeante, basée sur des règles de répartition de tâches, de communications, d'annonces techniques et de vérifications croisées très précises.

La formation au travail en équipage est la dernière étape de la formation. Son efficacité conditionne souvent la réussite à une sélection en compagnie. La MCC est donc essentielle et ne doit en aucun cas être négligée.

Elle a pour objectif de faire comprendre et réaliser de façon satisfaisante au candidat l'ensemble des tâches et procédures réalisées en équipage, pour assurer un niveau optimal de décision, de communication, et de restitution.

Les méthodes de base du travail en équipage (check-list, supervision mutuelle, soutien, précision du vocabulaire et comportement relationnel) seront étudiées et appliquées dans toutes les phases d'un vol en conditions normales et/ou dégradées, en s'attachant aux principes généraux applicables à tout avion.

### Prérequis

Être titulaire du CPL

Être titulaire de l'IR et de la MEP valides

### En détails

25 heures de cours

10 heures de simulateur en P.M.

10 heures de simulateur en P.F.

### La JOC en détails

L'attestation JOC, pour Jet Orientation Course, signifie que ce stage est effectué sur un appareil muni de réacteurs. C'est une variante très recherchée par les compagnies aériennes. Nous proposons la MCC - JOC sur notre simulateur ALSIM ALX basé à Perpignan. Il reproduit un avion à réaction de type moyen courrier.

## MCC APS - Multi Crew Cooperation - Airline Pilot Standard

Après avoir validé l'ATPL théorique chez Aéropyrénées, il est possible de poursuivre le parcours avec la formation MCC APS proposée par l'AFA de Dublin.

La formation MCC APS est un cours MCC amélioré pour former les pilotes dans un environnement multi-équipage jusqu'aux normes de compagnies aériennes. Cette formation vise à renforcer vos capacités à travailler en équipage et à gérer un vol dans un environnement complexe, proche de celui rencontré dans un cockpit de ligne moderne.

La MCC APS est une MCC renforcée, alignée sur les standards compagnies, avec plus d'heures et des scénarios réalistes préparant directement aux opérations en ligne.

### Prérequis

Être titulaire d'un CPL (A) - IRME EASA

Être titulaire d'un ATPL(A) théorique EASA

Classe médicale EASA 1 valide

Être titulaire d'un FCL055 Anglais  $\geq$  niveau 4

### En détails

16h de formation CBT

Formation théorique en classe de 40h

40h de simulateur + 20h de debriefing

Evaluation finale MCC APS

### L'APS en détails

L'APS MCC constitue bien plus qu'un simple complément de formation : il s'agit d'une véritable passerelle entre la formation initiale et l'entrée en compagnie aérienne. En développant des compétences pratiques, techniques et relationnelles, ce stage permet aux jeunes pilotes de se familiariser avec les exigences d'un poste de copilote en ligne et d'aborder les sélections compagnies avec un bagage solide et reconnu.

### Comprendre la différence

La MCC JOC est une formation de base destinée à préparer le pilote à travailler en équipage et à découvrir les spécificités du pilotage d'un avion à réaction. Elle met l'accent sur la communication, la répartition des tâches, la gestion des ressources de l'équipage (CRM) et une initiation aux performances et aux procédures propres aux jets.

La MCC APS reprend les objectifs de la MCC classique mais les approfondit avec un programme beaucoup plus complet et standardisé selon les recommandations EASA. Elle inclut davantage d'heures de simulateur, des exercices plus proches des opérations réelles d'une compagnie aérienne et une évaluation orientée sur les compétences nécessaires en ligne, ce qui la rend généralement plus valorisée par les compagnies.



**Nouveauté :  
MCC Constructeur  
ATR**

## MCC Constructeur ATR

Issu du fruit de la Coopération entre ATR & Aéropyrénées, les élèves en formation pourront en fin de cursus, opter pour la MCC du Constructeur, réalisée entièrement sur FFS.

Ses principaux avantages sont la mise en valeur des compétences pilote directement sur un Avion de Type (ATR 72-600), sur les préconisations du constructeur. Le pilote sera alors opérationnel pour l'ensemble des compagnies travaillant sur ces machines, et ne devra ensuite qu'uniquement s'adapter aux procédures spécifiques de ces dernières.

Le choix en programme Intégré pourra se faire entre la MCC JOC & la MCC Constructeur ATR.



Réalisée sur Toulouse, directement dans les locaux de l'ATR Training Center, les candidats seront directement immergés dans le monde professionnel de l'Aviation Régionale.

## Sélection de quatre élèves Aéropyrénées pour Braathens dans le cadre du partenariat avec ATR

Aéropyrénées a le plaisir d'annoncer la sélection de quatre élèves pilotes dans le cadre d'un partenariat avec le constructeur ATR et la compagnie aérienne Braathens Regional Airlines, basée en Suède. Une belle opportunité pour ces jeunes professionnels, qui marque aussi la reconnaissance de la qualité de la formation dispensée au sein de notre école.

À l'issue d'un processus de sélection mené conjointement par les équipes d'Aéropyrénées, d'ATR et de Braathens, quatre candidats ont été retenus pour intégrer la compagnie sur ATR. Ils terminent actuellement leur formation QT (Qualification Type) dans les locaux d'ATR à Toulouse, en immersion complète dans l'univers du constructeur.

Dans quelques semaines, une nouvelle étape les attend : leurs premiers vols en ligne, au départ de leur future base en Autriche. Ils rejoindront alors les équipages Braathens sur des opérations commerciales, en tant que copilotes sur une flotte régionale moderne et exigeante.

Cette collaboration illustre la confiance accordée à Aéropyrénées pour préparer des pilotes opérationnels, professionnels et adaptés aux besoins des compagnies aériennes. C'est aussi une belle réussite pour nos équipes pédagogiques et techniques, qui accompagnent les élèves au plus près de leur projet professionnel.

Nous adressons toutes nos félicitations aux élèves sélectionnés, ainsi que nos vœux de réussite pour la suite de leur parcours ! Nous remercions également les équipes d'ATR & de Braathens pour la confiance qu'ils nous accordent !

# **Qualifications de Classe & de Type**



## Qualifications de Classe & de Type

Aéropyrénées vous propose après votre cursus intégré, modulaire, ou en accès direct, différentes qualifications machine.

L'école peut également vous proposer les qualifications de Classe C208, et de Type ATR via son réseau de partenaires.

### Le saviez-vous ?

#### La différence entre une Qualification de Classe et de Type :

La Qualification de Classe est établie pour un ensemble d'avions répondant à une spécificité mais n'exigeant pas une Qualification de Type. Vous y trouverez par exemple celle des avions multimoteurs à piston.

La qualification de Type entre en vigueur pour tout avion complexe & HPA, comme les avions munis de turbo-réacteur ou de turbo-propulseur par exemple. Elle implique également tous les avions qui sont dits multi-pilotes.

#### Qualification de classe - CESSNA CARAVAN 208

Conçu en vue de remplacer les avions de type Beaver et Otter et les premiers Cessna, le C208 Caravan est un appareil économique bénéficiant d'une grande capacité d'emport de charge et ne nécessitant qu'une maintenance très légère.

De catégorie ADAC (Avion à Décollage et Atterrissage Court), le Cessna Caravan est disponible en plusieurs modèles (détection des incendies, patrouille côtière, travail agricole). Il peut être équipé d'atterrisseurs à roues, à ski ou à flotteurs.

Sous le ventre du Cessna C208, il est possible d'arrimer une soute augmentant ainsi la capacité d'emport de l'appareil.

#### Prérequis

Visite médicale de classe 1 ou 2

Être titulaire d'un PPL - SEP ou CPL valide

70 HDV min en tant que CDB

#### En détails

8 heures de cours

3 heures de vol en instruction

#### Les autres qualifications via nos partenaires :



ATR



CITATION - EFSTC

# Formations Instructeur de vol



## Formations instructeur FI / IRI / CRI / IFI / etc.

Dans les pays d'Europe membres de l'EASA, la condition d'instructeur est une qualification (apposée sur une licence).

Pour dispenser une formation, un instructeur doit avoir au minimum la licence et la qualification pour laquelle il instruit, bien entendu en cours de validité.

Licence / Qualification	Expérience	Privilèges en instruction
PPL + FI	200h dont min. 150h en PIC	LAPL Restreint*
PPL + CPL Théorique + FI	200h dont min. 150h en PIC	PPL Restreint*
CPL Pratique + FI	200h dont min. 150h en PIC	PPL Restreint*
PPL ou CPL + FI	100h d'instruction + 25 signatures de solo supervisés	Levée de la restriction
CPL + FI	200h d'instruction	CPL

\*La restriction implique la supervision d'un instructeur non restreint.

### Formation FI(A) - Flight Instructor

La formation FI(A) est une passerelle idéale vers le monde professionnel. En qualité d'instructeur au sein d'un aéroclub ou d'une société de formation (ATO), vous monterez ainsi rapidement vos heures de vol.

Par la suite, vous pourrez répondre aux prérequis pour les entreprises de l'aérien et compagnies qui recrutent.

Également, avec l'expérience, vous pourrez évoluer par la suite vers des qualifications plus poussées (CRI, IRI, TRI).

Une qualification d'instructeur FI(A) permet de faire de l'instruction en vol pour des licences de pilote privé (PPL) ou professionnel (CPL).

L'instructeur doit avoir une parfaite connaissance :

- de la réglementation concernée
- des programmes enseignés
- des différentes méthodes d'enseignement
- des exercices pratiques pour l'élève pilote

#### Prérequis

Âge minimum 18 ans

Être titulaire du PPL ou CPL

200 heures de vol minimum

30 heures de SEP dont min. 5 heures dans les 6 derniers mois

#### En détails

25 heures de Psychopédagogie

100 heures de cours / exposés / briefings

5 heures de simulateur

19 heures de vol en instruction

5 heures de solo mutuel

\*La qualification FI(A) Vol de Nuit est également conseillée afin d'élargir votre axe de compétences.

## Module de Psychopédagogie

Le module de Psychopédagogie est une étape indispensable pour l'ensemble des formations instructeurs avion.

Pour tout candidat non titulaire d'une qualification FI, il devra réaliser ce stage avant toute entrée en formation instructeur (IRI, CRI, etc.).

Ce module se déroule sur une semaine, pour un volume de 25 heures.

Ce stage ne doit être réalisé qu'une seule fois. Si vous êtes déjà FI par exemple, vous en serez dispensés pour tous les autres stages.

## Formation IRI - Instrument Rating Instructor

Une qualification d'instructeur IRI(A) permet d'acquérir la qualification d'instruction en vol aux instruments. Cela permettra au stagiaire, par la suite, de réaliser de l'instruction en vol pour des licences de pilote privé (PPL) ou professionnel (CPL) sur les qualifications IR.

Aéropyrénées propose deux types de stage : FI IRI(A) ou IRI(A) seul.

Le FI IRI(A) fait généralement suite à un stage FI suivi dans un ATO.

L'IRI(A) seul ne nécessite pas la qualification FI(A). Il peut être réalisé dans le cadre d'une carrière déjà approfondie, en compagnie aérienne par exemple. Les prérequis sont plus importants que pour le FI IRI(A), et le stage de psychopédagogie devra être suivi si le candidat ne l'a pas réalisé au cours de formations antérieures.

### Prérequis

Âge minimum 18 ans

Être titulaire du CPL

200 heures de vol minimum dont 150 en CDB

200 heures en IFR dont 50 heures max FNPT (FI EXT IR)

800 heures en IFR dont 400h min sur avion (IRI)

### En détails FI Ext IR

7 heures de cours / exposés / briefings

4 heures de simulateur

1 heure de vol en instruction

### En détails IRI

25 heures de Psychopédagogie

10 heures de cours / exposés / briefings

8 heures de simulateur

2 heures de vol en instruction

Titulaire d'un FI(A) ? Bénéficiez de la formation FI ext IR qui réduit le temps de formation.

## Formation CRI - Class Rating Instructor

La qualification CRI permet de dispenser la formation en vue de la délivrance d'une qualification de classe avions monopilote. Le titulaire peut instruire sur avions de type monomoteur ou multimoteurs, sous réserve d'être qualifié de façon appropriée.

Aéropyrénées propose actuellement 3 types d'extension CRI :

- CRI-SEP (monomoteur à pistons)
- CRI-MEP (multimoteurs à pistons)
- CRI-SET (monomoteur à turbine, type C208)

### Prérequis

Âge minimum 18 ans

Être titulaire de la classe applicable

30 heures en PIC sur la classe

500 heures de vol minimum

### En détails

25 heures de Psychopédagogie

25 heures de cours / exposés / briefings

5 heures de vol en instruction

## Formation FI UPRT - Instructor Unusual Position Recovery Training

Depuis 2022, la formation FI UPRT a été déposée par Aéropyrénées et disponible pour tous les ATO ou école souhaitant dispenser la formation UPRT Advanced.

Ce stage doit faire suite à un stage initial UPRT Advanced par le candidat.

Une prorogation ou un renouvellement sera également à prévoir par la suite, pour maintenir à jour la qualification.

### Prérequis

Être titulaire d'un UPRT Advanced

### En détails

7 heures de cours au sol

2 heures de vol en instruction

2 heures de séance type voltige

## Formation MCCI - Multi Crew Cooperation Instructor

La formation MCCI (Instructeur du Travail en Équipage) vous permettra d'instruire la formation MCC proposée à l'issue d'un cursus de Formation Pilote de Ligne.

Le premier objectif de cette formation est de vous entraîner à la coordination d'un équipage de deux pilotes. Vous serez sous la supervision d'un instructeur qualifié durant les séances de vol programmées afin d'apprendre à encadrer une MCC et de gérer l'environnement (FNPT II) associé.

Le second objectif sera de maîtriser les processus qui sont décrits dans le « MCC Training Manual », de comprendre et de programmer les exercices pédagogiques définis dans la station instructeur.

### Prérequis

Âge minimum 18 ans

Être ou avoir été titulaire d'une licence CPL, MPL ou ATPL

1.500 heures de vol en transport aérien multipilote

350 heures en MET

### En détails

9 heures d'instruction sur simulateur

3 heures de supervision

## Formation IFI - Instructor of Flight Instructor

L'habilitation IFI (Instructeur d'Instructeur de Vol) vous permettra d'instruire la formation FI initiale et dans son ensemble.

### Prérequis

Âge minimum 18 ans

Être titulaire d'un FI

500 heures minimum d'instruction

### En détails

4 heures de briefings courts / longs

1 heure de vol en instruction

## Formation FI Militaire

Aéropyrénées propose un stage adapté FI Militaire pour les pilotes instructeurs ayant opéré dans l'armée, sur des formations initiales ou de début.

### Prérequis

Attestation de l'ATO Armée

Instruction en phases initiales

### En détails

6 heures de cours au sol

3 heures de vol en instruction



# Formations Examineur

## **Devenez Examineur !**

Aéropyrénées propose divers stages d'examineur avion, en coordination avec la DGAC. Ces stages donnent accès à des privilèges pour les épreuves d'aptitude, les contrôles ou évaluations de compétences dans l'intérêt de la sécurité aérienne et du bon déroulement des examens et tests en vol.

Aéropyrénées & la DGAC doivent donc s'assurer d'une part, que le candidat est suffisamment qualifié, compétent et qu'il possède toutes les qualités nécessaires pour détenir, proroger ou renouveler la licence ou la qualification recherchée.

Afin de valider votre mandat, un test réel en vol devra être organisé par vos soins avec un candidat et sous supervision d'un pilote inspecteur de l'aviation civile.

# Stages Examineur - FE PPL / FE CPL / IRE / CRE / FIE / Standardisation

## Standardisation Examineur

### Prérequis

Mandat Examineur

### En détails

7 heures de cours au sol

---

## FE PPL & CPL

### Prérequis

1000 HDV ou 2000 HDV pour le FE CPL

250 heures en Instruction monopilote

CPL & Qualification FI à jour

### En détails

7 heures de cours au sol

3 heures de vol en examen simulé

---

## IRE

### Prérequis

2000 HDV dont 450 HDV en IFR

250 heures en Instruction IFR

Qualification IRI à jour

### En détails

7 heures de cours au sol

3 heures de vol en examen simulé sur avion

3 heures de vol en examen simulé sur FNPT

---

## CRE VFR & IFR

### Prérequis

2000 HDV dont 450 HDV en IFR (pour le CRE IFR)

250 heures en Instruction

Qualification CRI à jour

### En détails

7 heures de cours au sol

3 heures de vol en examen simulé sur avion

3 heures de vol en examen simulé sur FNPT  
(uniquement pour le CRE IFR)

---

## FIE

### Prérequis

Licence CPL ou ATPL

2000 HDV Pilote Avion

100 HDV en tant qu'IFI

### En détails

7 heures de cours au sol

2 heures de vol en examen simulé sur avion

4 heures de cours / exposés

# Programme Bachelor & Ingénieur



## En partenariat avec 3 grandes écoles, visez un double diplôme

Dans le cadre de votre formation d'Ingénieur Aéronautique à l'IPSA, à l'ESTACA ou à l'EPF, Aéropyrénées vous propose de suivre le programme de formation de pilote professionnel, en complément de votre cursus.

Vous pourrez ainsi valider la partie théorique de la formation de pilote professionnel, ceci afin de valoriser votre candidature auprès des grands noms de l'aéronautique. Régulièrement demandé lors de recrutements spécifiques, l'obtention de l'ATPL en complément de votre diplôme d'ingénieur ou du bachelor est un réel atout. Vous maîtriserez ainsi toutes les problématiques liées au métier du pilotage professionnel.

Le programme complet ATPL vous permettra également de cumuler les compétences de votre cursus d'ingénieur et celles du pilotage. Vous pourrez ainsi développer votre carrière selon vos souhaits.

La formation ATP INGE vous permet de bénéficier d'un crédit d'heures sur la théorie de l'ATPL.

### Prérequis

Âge minimum 18 ans

Visite médicale de classe 1

Inscription au cours de la 3ème année

### En détails

175 heures de cours ATPL (Cycle INGE)

750 heures de cours ATPL (Bachelor)

Formation pratique possible après l'ATPL

### Déroulé de votre formation

L'ensemble de la préparation au stage théorique ATPL se déroule en parallèle de votre cursus Ingénieur ou Bachelor.

Les notions qui ne sont pas abordées dans votre école seront vues avec Aéropyrénées, réparties sur 25 jours de cours pour le cycle Ingénieur, et sur 9 mois dans le cursus Bachelor.

Vous aurez ensuite la possibilité de poursuivre votre pratique si vous le souhaitez, sur une durée de 9 à 12 mois environ (cursus type ATP Intégré).



## Le Coursus Ingénieur en 5 ans

École de passionnés pour les passionnés, l'IPSA forme des ingénieurs spécialistes des systèmes aéronautiques et spatiaux en 5 ans. Cette formation peut être suivie dans un cursus classique ou dans un cursus anglophone.

### Le cycle préparatoire en 2 ans : une prépa intégrée riche en projets

1RE ANNÉE DU CYCLE PRÉPA - LES FONDAMENTAUX :

Elle permet l'acquisition de fondamentaux scientifiques et technologiques adaptés à l'aéronautique. Les premiers projets viennent ponctuer et dynamiser l'enseignement afin de donner une approche directe et concrète.

2E ANNÉE DU CYCLE PRÉPA - LA CONSOLIDATION :

L'acquisition et la consolidation des fondamentaux scientifiques et techniques se poursuivent en deuxième année. Les étudiants suivent un programme composé de sciences fondamentales et de sciences de l'ingénieur avec l'introduction de matières spécifiques appliquées aux domaines aéronautique et spatial (mécanique des fluides, thermodynamique, résistance des matériaux, mécanique, électronique, ...).

### Le cycle ingénieur en 3 ans

1RE ANNÉE DU CYCLE INGÉNIEUR :

La 1ère du cycle ingénieur est la 2e partie du cursus. Les enseignements sont plus spécifiques, les sciences de l'ingénieur et les sciences fondamentales deviennent appliquées, les étudiants apprennent à maîtriser les techniques fondamentales du domaine aérospatial (mécanique générale, aérodynamique, énergétique, avionique...) et s'initient à la conduite de projet.

2E ANNÉE DU CYCLE INGÉNIEUR :

Les étudiants de 2ème année réalisent un des deux dans l'une des universités partenaires à travers le monde (plus de 100 partenaires sur les 5 continents). Pendant cette année, nos étudiants vont continuer à se spécialiser encore un peu plus en choisissant une majeure technologique. Les étudiants commencent aussi à être les propres acteurs de leurs parcours en choisissant, parmi un large choix, deux cours électifs et un cours d'initiation à la recherche (CIRI).

Pendant le premier semestre de 4ème année, les étudiants vont poursuivre les enseignements de leur filière (Véhicules, Systèmes Aérospatiaux ou ATPL) tout en continuant à suivre des enseignements de tronc commun.

Au deuxième semestre, les élèves choisissent une majeure selon la filière de 3ème année.

3E ANNÉE DU CYCLE INGÉNIEUR :

La 3ème et dernière année d'études à l'IPSA, permet aux étudiants de finaliser leur formation académique et de réaliser un stage. Au cours de cette année, ils vont l'effectuer, encadré par un industriel ou un enseignant de l'école. Enfin, cette dernière année leur permet d'individualiser leur parcours en choisissant une option professionnalisante, véritable plus-value pour une intégration professionnelle réussie.

L'inscription en ATP INGE peut se faire en fin de 3ème année, et les cours ATPL seront suivis durant la 4ème.

## Le Coursus Bachelor en 3 ans

Le Bachelor aéronautique de l'IPSA forme les étudiants en 3 ans aux métiers de l'air, de l'espace et de la mobilité durable, pour des fonctions en plein développement, tels qu'assistants ingénieurs, techniciens réseaux et télécoms, analystes base de données, cyber sécurité, architecture des données, et également les métiers de l'aéroportuaire.

Ce cursus est destiné à ceux qui veulent être là pour accompagner l'évolution de ce secteur industriel, et contribuer à la création des transports de demain.

### Deux spécialisations proposées : Drones ou Intelligence Artificielle

DRONES :

La spécialisation Drones a pour objectif d'approfondir la conception des systèmes autonomes principalement dans le domaine de l'automatisation. Les systèmes autonomes et les drones sont aujourd'hui en pleine expansion, et les champs d'application, déjà nombreux, sont amenés à se diversifier.

INTELLIGENCE ARTIFICIELLE (IA) :

La spécialisation IA permet aux étudiants de maîtriser les techniques de collecte et de traitement des données, de les stocker et de les exploiter grâce à l'intelligence artificielle. Ces techniques sont appliquées aux exigences du secteur de l'aéronautique.



**INSTITUT POLYTECHNIQUE DES SCIENCES AVANCÉES**

#### IPSA PARIS-IVRY

63 bis, boulevard de Brandebourg  
94200 Ivry-sur-Seine  
Tél. : +33 (0)1 84 07 15 32

#### IPSA TOULOUSE

40, boulevard de la Marquette  
31000 Toulouse  
Tél. : +33 (0)5 67 70 67 10

[www.ipsa.fr](http://www.ipsa.fr)

Suivez nous :



# Conversion de Licence & Maintien de Compétences



## La conversion de licence OACI vers EASA

La conversion de licence est proposée aux détenteurs d'une licence ou de qualifications issues d'un pays membre de l'OACI (comme par exemple, les États-Unis, le Canada, etc.) ainsi que les certificats théoriques EASA français\* (CPL, IR ou ATPL) correspondants.

Aéropyrénées est habilitée à vous proposer un stage de reconversion au standard EASA.

\*Le certificat théorique peut être étranger mais doit être EASA et reconnu par l'autorité française.

### Prérequis

Âge minimum : 18 ans  
 Visite Médicale de Classe 1 OACI & EASA  
 Qualifications OACI à jour  
 ATPL A EASA obtenu  
 Avoir les prérequis EASA pour les  
 qualifications visées

### En détails

Évaluation VFR & IFR  
 Demande de conversion auprès de la DGAC :  
 30 jours d'attente  
 Programme pratique adapté

Vous détenez des licences Canadiennes, américaines ou autres ?  
 Nous vous proposons des programmes de conversion EASA.

## Prorogations & Renouvellements

Une licence (PPL, CPL, ATPL) n'est pas limitée dans le temps. Cependant, les qualifications (SEP, MEP, IRME, QT, etc.) ont des durées de validité limitées. Il convient donc de vous assurer de maintenir vos qualifications valides dans le temps. Pour ce faire, il existe deux cas :

➤ La prorogation signifie que vos qualifications ne sont pas encore arrivées à échéance. Il vous suffit dans la plupart des cas, de faire un vol de contrôle avec un FI (Flight Instructor) ou un FE (Flight Examiner).

➤ Le renouvellement signifie que vous avez dépassé la date de validité de vos qualifications. Il vous faudra dans la majorité des cas, vous ré-entraîner avant de passer à nouveau un test avec un examinateur.

### Prérequis

Visite médicale valide (Classe 1 ou 2)

### En détails

1h15 de vol pour une prorogation  
 Ou programme sur mesure selon la date de péremption pour un renouvellement

Dans le cadre d'une formation modulaire ou intégré, vous bénéficiez de 2h d'entraînement offert sur simu (procédures IFR), tous les 6 mois durant 2 ans après votre fin de formation.

# Formation Hélicoptère



## Programme de formation théorique - CPL H

La formation professionnelle Hélicoptère se découpe en deux parties : la théorie et la pratique.

Le CPL-H théorique 100KSA ou Commercial Pilot License est la partie théorique de la formation pilote désormais proposée par Aéropyrénées & CopterClub.

Elle est composée de 13 matières ou certificats qui seront enseignés sur une durée de 9 mois.

Chaque module devra individuellement être validé au sein de l'école (examen blanc) puis à la DGAC.

L'examen se présente sous forme de QCM auquel il faudra obtenir le score de 75% (soit 15/20) pour valider le module.

### L'examen théorique comporte 13 Certificats

- 010 - Droit aérien & circulation aérienne
- 021 - Cellules & systèmes, électricité, moteurs
- 022 - Instrumentation
- 031 - Masses & centrages
- 033 - Préparation & suivi du vol
- 034 - Performance Hélicoptère
- 040 - Performance humaine
- 050 - Météorologie
- 061 - Navigation générale
- 062 - Radionavigation
- 070 - Procédures opérationnelles
- 082 - Principes de vol Hélicoptère
- 090 - Communications

### Les règles d'or du CPL(H) Théorique

À partir du premier jour de formation, vous disposerez de 12 mois pour présenter votre premier certificat et 18 mois pour valider l'ensemble de la formation.

Vous devrez valider les 13 certificats en 6 sessions maximum.

Vous pourrez présenter un même certificat 4 fois maximum.

### La nouvelle formule du CPL(H) théorique, le 100 KSA

Ce programme, mis en place par l'Aviation Civile & l'EASA, reprend une évaluation formative continue, durant l'ensemble de la formation théorique, et en jonction avec la partie pratique.

Il ne s'agit donc pas d'un module que vous devrez passer à l'aviation civile, mais d'une évaluation continue au sein d'Aéropyrénées & Copter Club, via la plateforme e-learning, présentée sous forme de serious game. Il assure ainsi un lien pédagogique entre la théorie & la pratique.

Le 100 KSA vous permettra ainsi de vous immerger dans votre futur contexte & métier professionnel.

## La formation Modulaire Hélicoptère - Du pilote privé à la licence professionnelle

Le cursus modulaire proposé en partenariat avec CopterClub et vous permet d'évoluer étape par étape dans les différents stades de la formation.

La première phase est la licence de pilote privé (PPL-H). Une fois obtenue, vous pourrez suivre les stages théoriques et pratiques, vous menant à la licence de pilote professionnel (CPL-H).

### La formation PPL - Private Pilot Licence

La licence européenne de pilote privé hélicoptère (PPL(H) - Private Pilot Licence Helicopter) permet d'exercer, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord sur hélicoptère, avec des passagers à bord, sur tout type d'hélicoptère pour lequel le pilote détient la qualification correspondante.

La formation s'étale généralement sur une période de 3 à 24 mois, en fonction de votre disponibilité et de votre rythme d'apprentissage. Une fois la PPL(H) obtenue, le pilote peut enrichir ses compétences par des qualifications additionnelles, telles que le vol de nuit ou une qualification de type sur un autre hélicoptère.

Il est également possible de poursuivre son parcours vers une licence professionnelle hélicoptère (CPL(H)), sous réserve de remplir les prérequis réglementaires en heures de vol et en formation théorique.

#### Prérequis

Âge minimum 14 ans

Être âgé de 16 ans lors du premier vol solo

Être âgé de 17 ans révolus lors du test

Visite médicale de classe 2

#### En détails

100 heures de cours (théorique & pratique)

35 heures de vol en instruction

10 heures de solo supervisé

### Déroulement de la formation théorique

Les cours de préparation à l'examen théorique de la licence de pilote privé hélicoptère sont dispensés au sein du centre de formation, en cours collectifs ou à la carte quand vous le souhaitez.

- Réglementation ;
- Connaissances générales de l'aéronef & principes du vol ;
- Performances, préparation du vol, navigation, météorologie, procédures opérationnelles ;
- Performances humaines et ses limites ;
- Communication.

### Déroulement de la formation pratique

Durant ces 45 heures, vous apprendrez les bases du pilotage et surtout les différents types de navigation.

Vous deviendrez ainsi autonome sur la gestion complète de l'hélicoptère et de son environnement.

Vous pourrez par la suite passer des qualifications supplémentaires, notamment l'aptitude au vol de nuit (VDN), la qualification aux zones exigies, etc.

La formation au PPL comprend également une initiation au vol en montagne.

## Le mûrissement

Avant votre entrée en CPL, vous devrez effectuer un mûrissement de vos heures de vol. Celui-ci vous permettra d'obtenir le nombre d'heures suffisant pour l'étape suivante dans votre formation de pilote professionnel. CopterClub vous propose des tarifs avantageux sur sa flotte d'hélicoptères.

### CPL Théorique Hélicoptère à distance

**Aéropyénées & CopterClub**, proposent de réaliser le CPL Théorique à distance.

Cette option peut être un bon compromis si vous souhaitez réaliser votre théorie en complément d'une activité salariée, ou de vos études par exemple.

La formation est rythmée par des séances de révisions obligatoires en visio au choix (10 jours au total), qui se déroulent tous les trimestres.

Vous serez supervisé par un instructeur attitré qui vous accompagnera tout au long de votre formation.

### CPL - Commercial Pilot Licence

La licence de pilote commercial CPL permet d'exercer l'activité contre rémunération. Sur hélicoptère, elle permet de remplir la fonction de pilote Commandant de Bord pour des missions variées: transport de passagers, travaux aériens., héliportages, lutte anti-feux... La formation est généralement réalisée sur une période de 6 à 7 semaines.

#### Prérequis

Visite médicale de classe 1

Être titulaire d'un PPL(H)

Avoir validé le théorique ATPL(H) ou CPL (H)

155 HDV total, dont 50 HDV min. en CDB

#### En détails

21 heures de cours

20 heures de vol en instruction

10 heures de vol sans visibilité (VSV)

5 heures de vol de nuit pour les non titulaires de la qualification



### ÉCOLE DE PILOTAGE HÉLICOPTÈRE

Avenue Maurice Bellonte

66000 PERPIGNAN

Tél: +33 (0)4 65 84 32 68

[WWW.COPTERCLUB.FR](http://WWW.COPTERCLUB.FR)



# Qualifications de Type



## Qualifications de Classe & de Type

CopterClub vous propose après votre cursus modulaire ou en accès direct, différentes qualifications machine.

L'école peut également vous proposer les qualifications de Type R44, R66, Bell 206, AS350 via son réseau de partenaires.

---

### Qu'est ce qu'une qualification de type ?

Une qualification de type (QT) est une autorisation réglementaire associée à la licence de pilote, qui permet de piloter un modèle précis d'hélicoptère.

Chaque hélicoptère possédant des caractéristiques techniques, des performances et des procédures spécifiques, le pilote doit suivre une formation dédiée, comprenant une partie théorique et pratique, dispensée par un organisme agréé.

La qualification de type est obligatoire pour piloter l'hélicoptère concerné en tant que commandant de bord.

Elle peut être complétée par des formations additionnelles selon l'utilisation prévue (vol de nuit, opérations spécifiques, etc.).

---

### Prérequis

Visite médicale de classe 1 ou 2

Être titulaire d'un PPL - SEP ou CPL valide

70 HDV min en tant que CDB

### En détails

8 heures de cours

3 heures de vol en instruction



# Anglais Aéronautique



## Formation & Test d'Anglais Aéronautique FCL 055 & TOEIC

L'anglais est aujourd'hui la langue internationale principalement utilisée en aéronautique.

À ce titre, la réglementation EASA impose à chaque pilote volant à l'étranger, de disposer d'une qualification en langue anglaise.

Stage & Examen	Durée de Validité	Durée du Stage
FCL NIV. 4	4 ans	1 semaine
FCL NIV. 5	6 ans	1 semaine
FCL NIV. 6	A vie	1 semaine
Prorogation FCL	Selon niveau	1 à 3 jours (selon training)
TOEIC	2 ans	Selon niveau du candidat

### FCL 055 - Déroulé de la formation

La formation FCL.055 débute par une évaluation du niveau d'anglais, à la fois général et aéronautique. Ce diagnostic permet d'identifier les points forts et les axes d'amélioration de chaque élève. Un débriefing personnalisé est ensuite réalisé afin de proposer des orientations de travail ciblées, ou, si nécessaire, de recommander un complément de formation individuelle à effectuer avant d'intégrer le stage. Des conseils méthodologiques sont également fournis pour optimiser les révisions, notamment sur le vocabulaire spécifique au FCL.055 et l'écoute active de bandes de communications réelles (type «Live Traffic»), en complément d'un accès à une plateforme d'e-learning. Un glossaire technique spécifique est par ailleurs envoyé par email à chaque stagiaire pour appuyer l'apprentissage.

À l'issue de la formation, un test final est organisé afin d'évaluer les acquis du stagiaire. Un bilan pédagogique complet est établi, incluant des recommandations personnalisées pour la poursuite de la formation en anglais si nécessaire. Ce retour d'expérience permet à chaque élève de mieux cibler ses révisions et de maximiser ses chances de réussite à l'examen FCL.055, tout en consolidant ses compétences linguistiques dans un cadre opérationnel.

### TOEIC - Déroulé de la formation

La préparation au TOEIC chez Aéropyrénées s'adresse à toute personne (pilote ou professionnel) disposant déjà d'un bon niveau d'anglais général. Elle débute par un accès de 12 mois à une plateforme e-learning, développée en partenariat avec 7Speaking, offrant un accompagnement personnalisé et des ressources ciblées pour travailler la compréhension orale et écrite. La formation se conclut par un test final organisé sur site Aéropyrénées, permettant aux stagiaires de valider leurs acquis dans des conditions optimales.

# L'emploi après la formation



“ Il faut toujours se motiver et donner le meilleur de soit même pour y arriver et réaliser son rêve !



**Jeanne MAZOYER**  
First Officer B737 - RYANAIR

### **Tout d'abord, qu'est-ce qui te plaît dans l'aéro ?**

J'ai commencé à voler à 15 ans et j'ai tout de suite adoré la liberté que cela procurait. Les sensations et les survols de paysages tous différents et plus beaux les uns que les autres, rendent l'aéronautique passionnante, aucun vol ne se ressemble !

### **Pourquoi Aéropyrénées ?**

J'ai découvert l'école lors d'un salon aéronautique. J'ai tout de suite apprécié le côté professionnel qui s'en dégageait et c'est une école très ancienne avec plusieurs exemples d'anciens élèves ayant réussi et qui sont maintenant en compagnie, qui font du travail aérien ou de l'aviation d'affaire. Cela était rassurant avant de se lancer dans un projet aussi coûteux.

Mais ce qui m'a le plus convaincue c'est l'ambiance conviviale et familiale d'Aéropyrénées. J'ai tout de suite senti qu'il s'agissait de gens passionnés et qui aimaient voler, ayant été en aéroclub plusieurs années c'est exactement le genre d'atmosphère que je recherchais !

### **Comment s'est déroulée la formation ?**

J'ai fait une formation modulaire qui s'est très bien déroulée. J'ai beaucoup aimé l'entraide entre les élèves lors de la partie ATPL théorique et la disponibilité des instructeurs lorsque je rencontrais des difficultés.

Pour ce qui est des vols, j'ai adoré voler dans le sud de la France. C'était une chance de voir des paysages aussi différents, des levés de soleil sur la Méditerranée aux sommets enneigés des Pyrénées !

Les conditions météo étaient variées et même si parfois elles étaient un peu trop capricieuses cela rendait la formation intéressante.

### **Comment as-tu décroché cet emploi ?**

Après le Covid, Ryanair était une des seules compagnies à recruter des jeunes pilotes. Ayant eu, ces derniers mois, le retour de plusieurs amis d'Aéropyrénées embauchés par cette compagnie, j'ai moi aussi eu très vite envie de tenter ma chance. J'ai fait une MCC APS sur 737, ce qui m'a bien préparé pour les sélections et je suis maintenant en train de terminer ma QT !

### **Quel(s) conseil(s) donnerais-tu à de jeunes pilotes ?**

Il faut avant tout être passionné et ne rien lâcher. La formation de pilote peut être difficile ou avoir des contre-temps mais il faut toujours se motiver et donner le meilleur de soit même pour y arriver et réaliser son rêve !



Nos 4 premiers élèves sélectionnés dans le cadre de la coopération APY x ATR, de gauche à droite : Maxence PUISTIENNE, Romain HERBANE, Elisa BOMPAR, et Julien LAMBERT

**Maxence PUISTIENNE & Romain HERBANE**  
First Officer ATR - Braathens

### Pourquoi Aéropyrénées ?

**Maxence**

La formation chez Aéropyrénées m'a permis d'acquérir des bases solides avec des instructeurs théoriques et pratiques passionnés. J'y ai également apprécié l'esprit familial qui aide beaucoup à développer le savoir-être, si important dans l'aviation.

**Romain**

Ma formation chez Aéropyrénées a été une étape importante dans mon parcours de pilote. Elle m'a apporté des bases solides, tant sur le plan théorique que pratique. Au-delà des compétences techniques, j'ai appris à me connaître, à gérer le stress et à travailler efficacement en équipe, des qualités qui ce sont révélées essentielles lors du processus.

### Comment as-tu vécu le processus de sélection ?

La sélection est un moment toujours un peu stressant, mais les équipes de chez ATR et Braathens nous ont tout de suite mis à l'aise pour que nous puissions donner le meilleur de nous-mêmes. La partie simulateur ATR de la sélection est d'autant plus impressionnante lorsque c'est la première fois, mais une fois de plus nous avons été très bien entourés.

La sélection a été un moment intense, à la fois challengeant et formateur. Les entretiens RH, psychologiques et les évaluations en simulateur m'ont poussé à donner le meilleur de moi-même. Même si cela a été exigeant, j'en garde un souvenir très positif : c'est une vraie reconnaissance de notre travail et de notre engagement.

### Quel est ton ressenti en ce moment, pendant ta QT sur ATR et à l'approche de ton intégration chez Braathens ?

La QT sur l'ATR 72-600 s'est très bien passée, pouvoir être avec des camarades d'Aéropyrénées a été un vrai plus, la formation sur 5 semaines est assez intense mais les instructeurs ATR sont très compétents et répondent avec précision à toutes nos interrogations. Tout le matériel d'entraînement proposé et le cadre de travail y sont très appréciables. J'ai hâte de commencer chez Braathens afin de collaborer avec toutes les équipes, d'y découvrir d'encore plus près l'aviation commerciale et d'emmener nos passagers en sécurité à travers l'Europe.

Nous venons dorénavant de finir notre QT sur ATR. Le passage au monde de l'aviation commerciale se fait sentir, l'apprentissage des SOPs et la gestion des systèmes avion me passionnent. L'environnement est très professionnel, et nous sommes très bien accompagné dans cette nouvelle étape. Intégrer une compagnie dynamique, avec une flotte ATR moderne et une culture opérationnelle forte, est une réelle opportunité. C'est l'aboutissement de plusieurs années de travail, mais aussi le début d'un nouveau chapitre passionnant.



“ Avec une bonne formation à la sortie de l'école et une bonne préparation, tous les indicateurs étaient au vert pour la compagnie. J'ai donc accepté la proposition et, en quelques semaines, j'ai signé mon contrat et commencé ma qualification de type chez ATR.

**Mel Dorian AKANDAS**  
First Officer ATR72 600 - FlyGabon

Mel Dorian, ancien élève d'Aéropyrénées, a terminé sa formation en 2019.

### **Tout d'abord, qu'est-ce qui te plaît dans l'aéro ?**

Pour tous les passionnés d'aéronautique, il est très difficile de faire un choix pour répondre à cette question, car il y a une multitude d'aspects fascinants qui entourent le domaine aérien. En ce qui me concerne, être en interaction permanente avec la pointe des évolutions technologiques est ce qu'il y a de plus impressionnant. Un avion est une prouesse d'innovation technologique qui ne cesse de se perfectionner avec le temps, tout comme le moindre petit aspect en aéronautique. Nous faisons évoluer le système et sommes constamment à la recherche de la perfection, ce qui est époustoufflant.

### **Pourquoi Aéropyrénées ?**

Il faut dire qu'Aéropyrénées fait partie de l'environnement aéronautique en France depuis plusieurs années, figurant parmi les plus anciennes écoles privées d'aviation de France. Avec plus d'une cinquantaine d'années dans la formation du personnel navigant technique, sa réputation a su justifier son choix au fil des années. Le retour de plusieurs anciens élèves pilotes de toutes générations, confondus sur la convivialité, l'accessibilité des instructeurs et l'environnement familial qui règne au sein de l'école, donne aux élèves un cadre idéal pour l'apprentissage et la transmission d'une passion.

### **Comment s'est déroulée la formation ?**

Ma formation s'est très bien déroulée avec l'accompagnement de l'équipe technique, forte de son expérience. J'ai pu tirer tous les prérequis pour achever mes examens théoriques dans un premier temps, et par la suite les examens pratiques du programme intégré. Le déroulement était très satisfaisant : un suivi pour la phase de vol personnalisé et une bonne ambiance propice à l'apprentissage m'ont permis d'achever ma formation avec succès. Un grand merci à toute l'équipe !

Dès la fin de ma formation, j'ai candidaté auprès de plusieurs compagnies, notamment celle qui m'a retenu. J'ai passé des entretiens assez rapidement, une évaluation théorique et un simulateur chez ATR à Toulouse.

Je me permets de citer Henry Ford : « Quand tout semble aller contre vous, souvenez-vous que les avions décollent toujours face au vent et non avec lui. »

### **Quels conseils donnerais-tu à de jeunes pilotes ?**

Armez-vous de résilience, de patience, travaillez dur pour réaliser votre rêve. Voler est un privilège, et le travail que vous fournirez, aussi dur qu'il puisse être, ne sera que le moindre coût pour obtenir vos ailes.

“ Il y a énormément d'activités et d'exploitations différentes [...], chaque pilote s'orientera naturellement vers le poste qui lui convient le mieux, et c'est le plus important!



**Artgur SORIANO**  
Copilote Bombardier d'eau - Sécurité Civile

### **Qu'est-ce qui te plaît dans l'aéro ?**

Depuis petit, j'ai toujours été fasciné par ce domaine. Le fait d'avoir passé mon enfance aux Antilles a également été un accélérateur, l'avion étant un des moyens de transport les plus répandus entre les îles et la métropole.

### **Pourquoi Aéropyrénées ?**

D'anciens élèves de l'école étaient mes instructeurs à l'aéro-club de Guadeloupe. Ayant été bien conseillé c'est naturellement que je me suis tourné vers Aéropyrénées pour réaliser ma formation de pilote professionnel. Venant de loin, l'option d'un logement sur le campus a également été pour moi un plus.

### **Comment s'est déroulée la formation ?**

La formation s'est bien déroulée, que ce soit sur l'aspect apprentissage ou sur la cohésion et ce malgré la période COVID sur la fin. Ma promotion et moi avons fini largement dans les temps.

### **Raconte nous ton parcours pro !**

Dès 2018, j'avais l'intention de réaliser une qualification instructeur en fin de formation, c'est quelque chose qui me correspondait bien pour débiter ma carrière.

Après plusieurs échanges avec l'équipe avant la fin de ma formation et une place se libérant, Ghislaine m'a donné ma chance et j'ai donc rejoint en 2020 les rangs d'Aéropyrénées en tant qu'instructeur de vol.

Après presque 3 ans d'aventure, des missions en Tunisie, au Burkina-Faso, au Sénégal ainsi

que différentes missions en tant qu'adjoint au sein de l'entreprise, il était temps pour moi de prendre mon envol et de retourner en terre connue, les Antilles.

En 2023, j'ai occupé le poste de Commandant de Bord sur Cessna Caravan chez Saint-Barth Commuter un peu moins de 2 ans. Ce poste m'a permis d'accroître mes compétences dans différents domaines grâce à cette exploitation si particulière et exigeante. J'y ai énormément appris.

Fin 2024, après une sélection menée conjointement avec l'armée de l'air et la sécurité civile, je rejoins le groupement d'avions de la sécurité civile comme copilote bombardier d'eau sur DHC8Q400.

### **Quels conseils donnerais-tu à de jeunes pilotes ?**

Quoi qu'il arrive, ne jamais abandonner, s'accrocher et travailler, il y a plusieurs façons d'accéder à ce métier.

Il y a énormément d'activités et d'exploitations différentes, en France ou ailleurs (les forces armées, travail aérien, aviation de ligne, aviation d'affaire, brousse...), chaque pilote s'orientera naturellement vers le poste qui lui convient le mieux, et c'est le plus important!

Il suffit d'écouter différents pilotes raconter leurs parcours dans un hangar pour se rendre compte qu'ils sont tous différents et qu'ils ont tous fait preuve de persévérance.

À la clé, le plus beau métier du monde!

“ La demande de pilote va repartir, les voyages vont reprendre. Il faut donc se former dès maintenant, pour être prêt quand le trafic reprendra !



**Thibault NICOLLE**  
**Captain FALCON 100, 50 & 900 - HARMONY JETS**

Tibault NICOLLE, ancien élève d'Aéropyrénées, a obtenu son CPL / IR-ME Modulaire en 2020.

Malgré la crise sanitaire actuelle que nous connaissons, et avec un peu d'huile de coude, le voilà désormais dans le monde de l'affaires sur Falcon 50 & 900.

Retour sur son expérience chez Aéropyrénées...

### **Tout d'abord, qu'est-ce qui te plaît dans l'aéro ?**

La sensation de liberté que l'on ressent lors du décollage. C'est aussi le plaisir de voir des paysages à couper le souffle depuis le plus beau bureau du monde.

Mais l'aéro c'est aussi une passion, et pouvoir allier travail et passion est le plus beau des rêves.

### **Pourquoi Aéropyrénées ?**

Le cadre de la base de Perpignan, entre mer, montagnes et soleil m'a vraiment attiré. L'ambiance conviviale, mais néanmoins très sérieuse a également joué en la faveur d'Aéropyrénées.

De plus, la réactivité de l'équipe commerciale a été d'une grande importance dans mon choix du centre de formation.

Enfin, l'école dispose d'une flotte riche et variée, permettant de s'habituer à différents types d'avions, ce qui rend la formation encore plus intéressante.

### **Comment s'est déroulée la formation ?**

A la rentrée de septembre 2019, j'étais déjà titulaire du PPL. Je suis donc rentré en modulaire. Malgré le confinement de mars 2020, nous avons pu continuer les cours en visioconférence et ainsi permettre de finir la partie théorique dans les temps.

La pratique s'est faite quant à elle sur 6 mois, entre le début du CPL et la fin de la MCC. Ce qui m'a permis de finir en 18 mois !

### **Quels conseils donnerais-tu à de jeunes pilotes ?**

La période que nous traversons peut décourager à signer pour une formation de pilote professionnel.

Mais la demande de pilote va repartir, les voyages vont reprendre. Il faut donc se former dès maintenant, pour être prêt quand le trafic reprendra !

# Nos moyens pédagogiques



# Une équipe à votre écoute - Site de Perpignan

## La Direction



**GHISLAINE BARRÈRE**  
Présidente Directrice Générale  
CEO

## Les Responsables d'Exploitation



**Guillaume LIMOUZI**  
Directeur d'Exploitation  
Instructeur de vol



**Vincent HUGUEN**  
Responsable Pédagogique  
Instructeur de vol



**Patrick CHABANIS**  
CTKI & HT Déléguataire



**Christophe ESCRIBE**  
Responsable FSTD  
Instructeur de vol



**Laurent ROUX**  
Chef Pilote  
Instructeur de vol



**Yannick STANTINA**  
Responsable Sécurité des Vols  
Instructeur de vol



**Alexandrine MARTIN**  
Responsable Navigabilité  
& RDE



**Marie BAIJARD**  
Responsable Technique  
PART145/MG



**Jean-Sébastien AUBOUY**  
Responsable Désigné Entretien

## Le Service Commercial & Communication



**Benjamin VANLIERDE**  
Responsable Commercial &  
Communication



**Murielle SOLBES**  
Chargée de Clientèle



**AYMERIC BARRÈRE**  
Chargé de Clientèle



**Rémy GHYS**  
Chargé du référencement &  
Instructeur de Vol



**Fiona TAMALOULT**  
Chargée de Clientèle

## Le Service Administratif & Informatique



**Laela SEBAHI**  
Responsable Administrative &  
Financements



**Laurence CHOLET**  
Assistante Administrative



**Véronique SOUCAS**  
Service Comptabilité Clients



**Sylvana STOSS**  
Service Comptabilité &  
Fournisseurs



**Jacques REYNIER**  
Responsable Informatique



**Alex CZECH**  
Assistant Informatique

## Le Service Plannification



**Clément JAGU**  
Responsable Service Planning  
Instructeur de Vol



**Déborah DEHAIS**  
Service Planning  
Adjoint Responsable Conformité

## Les Instructeurs de vol



**Benoît ROUQUET**  
Adjoint Responsable Conformité  
Instructeur de Vol



**Baptiste DEVAUMAS**  
Instructeur de Vol



**Dylan REYNOUARD**  
Adjoint Chef Pilote  
Instructeur de Vol



**Pierre GARBE**  
Instructeur de Vol



**Jean-Claude CEYSSON**  
Instructeur de Vol



**Sébastien NOTET**  
Instructeur de Vol



**Laurent BLAVETTE**  
Instructeur de Vol



**Timothé SIMON**  
Instructeur de Vol



**Sacha IORDANOFF**  
Adjoint FSTD  
Instructeur de Vol



**Corentin SOURICE**  
Instructeur de Vol

## Le Service Mécanique Avion



**Dominique DESVIGNES**  
Mécanicien Avion



**William DE KINKELIN**  
Mécanicien Avion



**Baptiste GRICOURT**  
Mécanicien Avion



**Alexandre TOP**  
Mécanicien Avion



**Ludovic DEGA**  
Mécanicien Avion



**Océane DOLO**  
Assistante CAO  
Instructrice de Vol

## Le Service Technique



**Steven POUZADOUX**  
Entretien



**Stéphane KINET**  
Moyens Généraux



**Jean-Michel POLIT**  
Responsable des stocks



## Site de Toussus-le-Noble

### Le Service de Direction



**Bastien ABADIE**  
Chef de Centre  
Instructeur de vol



**Céline GIAMMATEI**  
Adjointe au Chef de Centre  
TKI & Instructrice de vol



**Daan VAN OORT**  
Adjoint au Chef de Centre  
Instructeur de Vol

### Le Service Commercial & Communication



**Alexandra ATKINSON**  
Assistante Administrative



**Dominique BOTRALAHY**  
Chargé de Clientèle

### Les Instructeurs de Vol



**Jade Margaux DELMAS**  
Instructrice de Vol



**Michaël ARAUX**  
TKI  
Instructeur de Vol



**Quentin TOMBA**  
TKI  
Instructeur de Vol

### Le Service Mécanique Avion



**Benjamin PIERROT**  
Mécanicien Avion



**Vasco PACELLA**  
Mécanicien Avion

# Site de Valence Chabeuil

## Le Service de Direction



**Rudy CHEREAU**  
Chef de Centre  
Instructeur de vol



**Julien MALBRANQUE**  
Responsable Communication  
Chef Pilote - Instructeur de Vol

## Le Service Commercial



**Jocelyn CANET**  
Chargé de Clientèle

## L'équipe Pédagogique



**Romain NAVAS**  
Adjoint FSTD  
Instructeur de vol

## Les avions - Une flotte diversifiée



**SOCATA TB9**



**PIPER PA38**



**PIPER PA28**



**CAP 10**



**EXTRA 300**



**CESSNA C172**



**PIPER PA28R**



**SOCATA TB20**



**PIPER PA34**

**44** Machines réparties sur les bases de Perpignan & Toussus le Noble

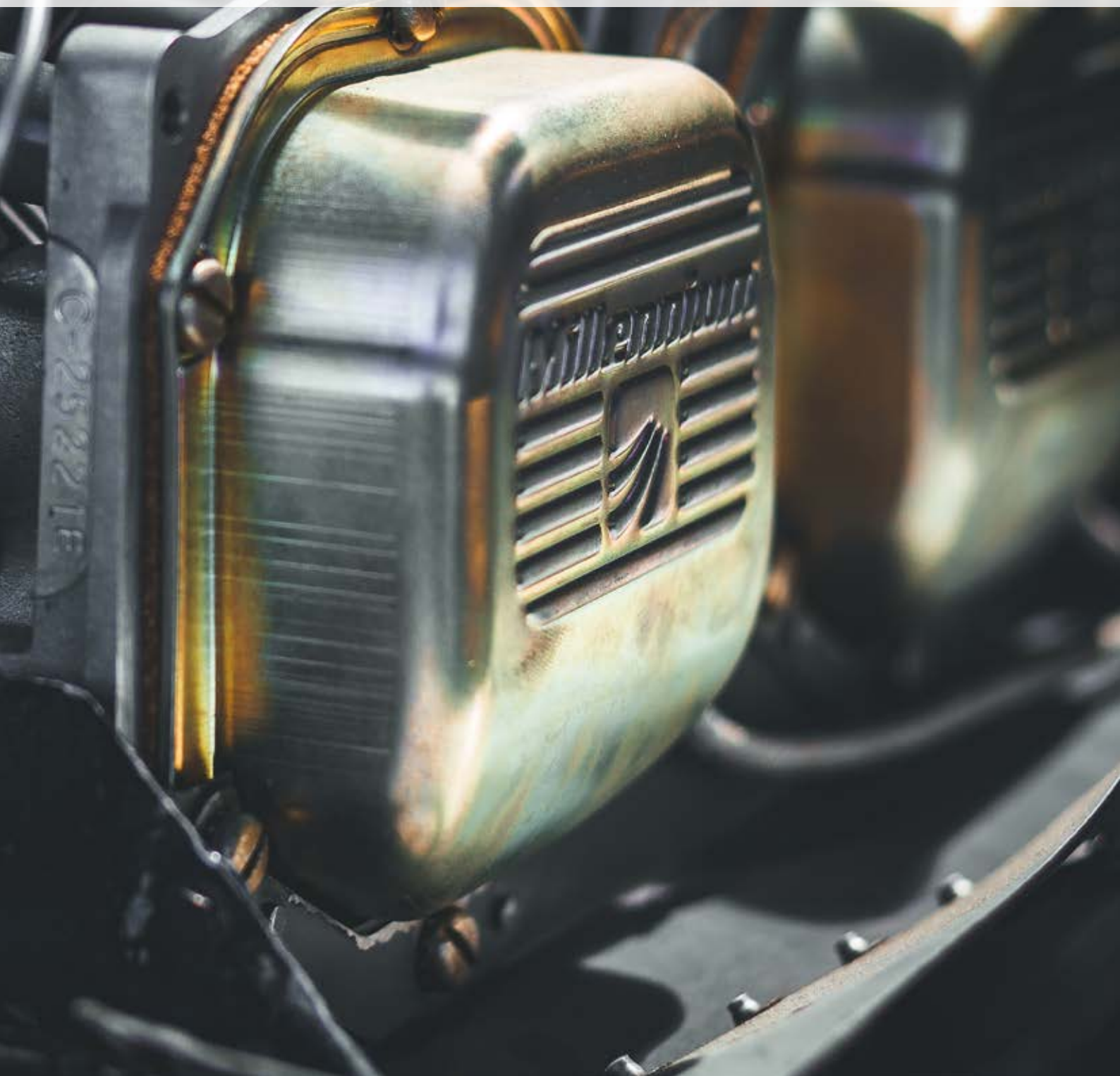
## Les simulateurs de vol



**PART145**

**CAO**

**Atelier Moteur**



## Nos Ateliers dédiés à la Maintenance

L'école Aéropyrénées est dotée d'infrastructures techniques sur chacune des bases : Perpignan & Toussus Le Noble, ainsi que d'un personnel qualifié et expérimenté, afin d'assurer la maintenance et la navigabilité de ses avions.

La division moteur sur Ventabren (Aix-en-Provence) réalise les révisions générales et réparations sur tout moteur Lycoming ou Continental.

Ces professionnels de la maintenance permettent ainsi d'offrir le meilleur niveau de sécurité à nos clients en effectuant la totalité de l'entretien de nos appareils dans des conditions optimales.



**Maintenance d'avions**  
(Cessna - Piper - Socata, etc.)



**7 Mécaniciens dédiés**  
**2 PART 145 : PGF & TNF**



**Réglages - VP**  
**& Overhaul**



**Atelier Moteur**



**FR.145.0615**  
Atelier de Maintenance agréé  
OSAC



**FR.CAO.0071**  
Gestion de Navigabilité &  
Examens de Navigabilité



# Financement



## Partenariat et Offre Privilège



Aéropyrenées est agréée « organisme de formation professionnelle continue » et référencée auprès de Mon Compte Formation.

Pour toute demande de renseignement liée au montage d'un dossier de financement :  
Contactez Laela au 04 68 61 06 19 ou par mail à l'adresse suivante : lsebah@aeropyrenees.com

L'école est également certifiée depuis 2021 QUALIOPI, label garantissant la qualité de formation des centres agréés.

De nombreux autres agréments sont actuellement en vigueur pour tout type de financement comme : Armée, PAF, Ministère, Compagnies, etc.

### Cas d'un demandeur d'emploi

Le demandeur d'emploi peut s'adresser aux organismes suivants :

France Travail : dossier AIF à retirer auprès de France Travail, ou déposé par l'école via la plateforme KAIROS, dont vous dépendez, nous adresser ce document afin de le renseigner (AIF pour certaines formations seulement).



Compte CPF : accessible pour les formations de moins de 150 heures.

### Cas d'un salarié

Vous pouvez bénéficier de différentes aides à la formation pouvant être obtenues dans le cadre des congés individuels de formation : Compte Personnel de Formation CPF ou via Transition Pro par exemple.

La demande doit être déposée par le salarié intéressé auprès de l'organisme en accord avec son entreprise. Attention: ces aides dépendent du temps passé dans l'entreprise et des qualifications du salarié. Dans tous les cas, le projet doit être motivé, préparé et complet.

Cette aide peut se traduire par :

- Un financement partiel ou total de la formation
- La possibilité pour le salarié de percevoir son salaire pendant la durée de la formation



## Le financement bancaire

Nous avons mis en place des accords avec le LCL, la BNP PARIBAS et la Société Générale, afin de faciliter vos démarches de financement.

Ces accords sont nationaux. Pour toute information à ce sujet, contactez votre interlocuteur privilégié qui vous informera des conditions et des possibilités correspondantes à votre projet.

Les financements sont généralement proposés aux conditions suivantes\* :

**9 à 10 ans**  
Durée moyenne du  
financement

**2 à 3 ans**  
Différé possible\*\*  
avant la première annuité

**Jusqu'à 100.000€**  
Offre spécifique APY  
déplafonnée

**Taux à 1.61% / an\***  
Taux fixe moyen du financement  
négocié



### Jaoued AMLAL

Responsable Partenariat  
SOCIETE GENERALE PO  
Tel : 06 35 56 37 32 - 04 68 51 57 81  
jaoued.amlal@socgen.com



### Sophie ASLI

Responsable Partenariat  
BNP PARIBAS PO  
Tel : 04 68 35 83 00 - 06 99 11 26 41  
sophie.asli@bnpparibas.com



### Melinda CESARIO

Conseillère Clientèle  
LCL PERPIGNAN - Quai Vauban  
Tel : 04 68 35 93 69  
melinda.cesario@lcl.com

### Malika MESSADA

Directrice d'agence  
BNP PARIBAS Versailles Rive Droite  
60, rue du Maréchal Foch  
78 000 Versailles  
Tel : 06 46 53 12 08  
malika.mesadaa@bnpparibas.com

\*Non contractuel, chiffres généralement constatés et donnés à titre indicatif, les offres peuvent varier. Pour obtenir une simulation réelle, n'hésitez pas à contacter directement l'un des conseillers présentés ci-dessus.

\*\*Vous ne rembourserez durant la première période, que les intérêts de l'emprunt et l'assurance.



Signature de l'usager  
Approuvé par le responsable  
Approuvé par le responsable

un des systèmes (connectés  
à d'autres systèmes)  
un des systèmes (connectés  
à d'autres systèmes)  
un des systèmes (connectés  
à d'autres systèmes)

# Logements



**Aéropyénées propose  
tout un panel de solutions pour vous loger  
sur le campus ou proche de l'école.**

**Pour plus d'informations, n'hésitez pas à  
scanner le QR code suivant.**



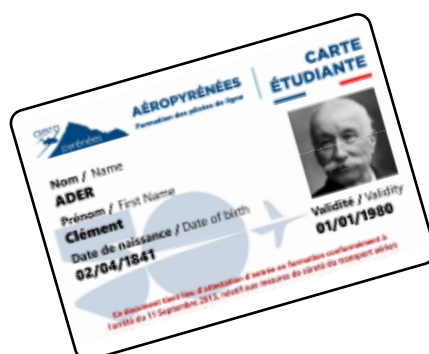
# La vie étudiante



## Être étudiant chez Aéropyrénées

En tant qu'élève pilote chez Aéropyrénées, vous bénéficierez d'un statut étudiant, un avantage important pour votre quotidien. Il vous permettra de bénéficier d'offres, de réductions et toutes autres remises selon les commerçants.

À votre arrivée chez Aéropyrénées, vous recevrez une carte étudiante vous permettant de faire valoir vos droits.



### Perpignan (66)

Capitale du pays catalan, Perpignan séduit par sa situation géographique unique : à 10 minutes des plages méditerranéennes, à 30 minutes de l'Espagne et à 1 heure des Pyrénées. Ville dynamique baignée de soleil, elle alterne entre saison estivale animée (mer, sorties, festivals) et saison hivernale propice à l'évasion avec les stations de ski de Font-Romeu, Les Angles ou encore l'Andorre à proximité.

Plus d'infos : [www.perpignantourisme.com](http://www.perpignantourisme.com)

### Paris - Toussus-le-Noble (75)

Située aux portes de Paris, notre base de Toussus-le-Noble offre un cadre privilégié alliant accessibilité (transports en commun, réseau routier gratuit) et richesse culturelle. En dehors des cours, vous pourrez profiter des musées, monuments et événements parisiens. L'environnement multiculturel de la base favorise également les échanges entre étudiants français et internationaux. Depuis le cockpit, vous survolerez des paysages variés : Châteaux de la Loire, Côte Atlantique, ou encore Côte d'Opale.

Plus d'infos : [www.parisinfo.com](http://www.parisinfo.com)

### Valence (26)

Au cœur de la vallée du Rhône, la base de Valence bénéficie d'une localisation idéale entre Lyon et la Méditerranée. Ville à taille humaine, elle offre un équilibre parfait entre cadre de vie paisible et dynamisme étudiant. À proximité immédiate du Vercors et de l'Ardèche, Valence permet un accès rapide à de nombreux loisirs de plein air : randonnée, escalade, ski, ou baignade en rivière. La base se distingue aussi par sa convivialité et l'implication de ses instructeurs, dans une ambiance propice à la réussite.

Plus d'infos : <https://www.valence-romans-tourisme.com/>

# APY ALUMNI





**Retrouvez toutes les offres d'emplois du réseau APY sur le nouvel ALUMNI dédié aux élèves anciens & actuels :**

**<https://alumni.aeropyrenees.com>**

### **Aéropyrénées Alumni – Une communauté de pilotes engagés**

Depuis plus de 50 ans, Aéropyrénées forme des pilotes professionnels qui rejoignent les plus grandes compagnies aériennes en France, en Europe et à travers le monde. Notre réseau d'anciens élèves – les Alumni Aéropyrénées – constitue une véritable communauté dynamique, soudée par des valeurs communes d'exigence, de passion et de professionnalisme.

Cette page leur est dédiée. Elle a vocation à valoriser les parcours de nos anciens élèves, à partager leurs témoignages, à relayer leurs réussites et à inspirer les nouvelles générations de pilotes en formation. De Valence à Perpignan, de Toussus à Toulouse, les anciens d'Aéropyrénées volent aujourd'hui pour Air France, easyJet, Ryanair, Transavia, Volotea, Luxair, et bien d'autres compagnies internationales.

***Vous êtes un ancien élève ? Rejoignez le réseau des Alumni, partagez votre expérience et restez connecté à votre école.***

## Les démarches d'inscription & informations

### Procédure d'inscription à nos formations

- Demandez votre devis personnalisé, via le formulaire de devis ou en contactant directement l'école ;
- Préparez la transmission de votre dossier à l'école (via courrier ou mail) ;
- Une fois le dossier reçu, une convention de formation vous sera envoyée ;
- Vous recevrez enfin, la convocation d'entrée en stage par mail.

---

### Les pièces à joindre dans votre dossier

- CV à jour ;
- Devis validé et signé ;
- Copie CNI (Carte nationale d'identité) ;
- Copie de vos licences aéronautiques et des deux dernières pages de votre carnet de vol (si vous en détenez) ;
- Chèque d'acompte ou virement du montant indiqué pour la réservation de votre formation ;
- Demande de réservation de votre chambre sur le campus (optionnel) ;
- Copie du certificat médical à jour.

---

### Cas particulier et/ou demande sur mesure

Vous avez un parcours « atypique » ou peu commun et souhaitez convertir, valider, proroger, renouveler, ou faire évoluer vos licences ?

Envoyez une demande « d'audit personnalisé » par mail avec les éléments suivants :

- CV à jour
- Copie CNI (Carte nationale d'identité)
- Copie de vos licences aéronautiques (si vous en détenez)
- Copie de la dernière page de votre carnet de vol

Cet audit est gratuit et vous permettra d'être accompagné sur les questions réglementaires en vigueur.



# UNE ÉCOLE INTERNATIONALE



## Perpignan

499 Avenue Maurice Bellonte  
66000 PERPIGNAN - FRANCE  
Tel : +33(0) 468 610 619

## Paris

Aéroport de Toussus-le-Noble BAT 101  
78117 TOUSSUS-LE-NOBLE - FRANCE  
Tel : +33(0) 171 427 001

## Valence

Aéroport de Valence Chabeuil  
66 Allée de l'ancien hippodrome  
Tel : +33(0) 487 752 010

Mail : [info@aeropyrenees.com](mailto:info@aeropyrenees.com)



[www.aeropyrenees.com](http://www.aeropyrenees.com)