

## **BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES**



### **Édition Chronologique n° 5 du 22 janvier 2021**

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 3

#### **INSTRUCTION N° 128.5000/ARM/EMAT/OAT/BEMP**

relative à l'entraînement et au contrôle annuel de l'aptitude technique des spécialistes des aéronefs sans équipage à bord de l'armée de terre.

Du 14 décembre 2020

# INSTRUCTION N° 128.5000/ARM/EMAT/OAT/BEMP relative à l'entraînement et au contrôle annuel de l'aptitude technique des spécialistes des aéronefs sans équipage à bord de l'armée de terre.

Du 14 décembre 2020

NOR ARM T 2 0 5 5 4 0 7 J

## Référence(s) :

↳ [Instruction N° 777/ARM/EMAT/SCPP/B.PLANES du 29 juin 2018 relative au commandement de l'aviation légère de l'armée de terre.](#)

## Texte(s) abrogé(s) :

↳ [Instruction N° 128.5000/DEF/EMAT/OAT/BEMP du 13 mai 2015 relative à l'entraînement et au contrôle annuel de l'aptitude technique des spécialistes des aéronefs pilotés à distance de l'armée de terre.](#)

## Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [132.2](#).

## Référence de publication :

## Préambule

Il est essentiel que le personnel suive un entraînement régulier pour garantir la maîtrise technique dans l'emploi des systèmes. Cet entraînement conditionne la capacité opérationnelle des forces et participe à garantir un niveau de sécurité au plus haut niveau. À ce titre, le matériel à disposition doit permettre la formation, l'instruction et l'entraînement.

La fréquence des entraînements est définie par la chaîne de commandement. Cette fréquence d'entraînement ne doit pas être considérée comme un but mais comme un seuil minimum permettant d'entretenir les compétences afin de garantir une efficacité opérationnelle et une mise en œuvre des systèmes dans un cadre de risque maîtrisé.

Il appartient à chaque échelon de commandement d'optimiser l'emploi de ses moyens et de s'assurer du maintien des qualifications de ses spécialistes des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

Cet entraînement individuel est complété par un entraînement collectif et tactique adapté.

## 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

L'aptitude technique des unités mettant en œuvre des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (1) de l'armée de terre repose sur une formation adaptée aux spécificités du système mis en œuvre et sur un entretien régulier des savoir-faire techniques du personnel en charge de leur mise en œuvre.

Cette aptitude est complétée par une formation et un entraînement tactique spécifique en adéquation avec l'emploi des systèmes.

### 1.1. Entraînement et entretien des compétences et qualifications techniques individuelles

Il est essentiel que le personnel suive un entraînement régulier pour garantir la maîtrise technique dans l'emploi des systèmes. Cet entraînement conditionne la capacité opérationnelle des forces et participe à garantir un niveau de sécurité au plus haut niveau. À ce titre, le matériel à disposition doit permettre la formation, l'instruction et l'entraînement.

La fréquence des entraînements est définie par la chaîne de commandement. Cette fréquence d'entraînement ne doit pas être considérée comme un but mais comme un seuil minimum permettant d'entretenir les compétences afin de garantir une efficacité opérationnelle et une mise en œuvre des systèmes dans un cadre de risque maîtrisé.

Il appartient à chaque échelon de commandement d'optimiser l'emploi de ses moyens et de s'assurer du maintien des qualifications de ses spécialistes des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

Cet entraînement individuel est complété par un entraînement collectif et tactique adapté.

### 1.2. Le contrôle annuel de l'aptitude technique

Sanctionnant le maintien d'une aptitude technique acquise au travers d'une formation continue et d'un entraînement régulier, le contrôle annuel concerne l'ensemble du personnel de l'armée de terre mettant en œuvre des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord, à l'exception du personnel de maintenance qui est soumis à d'autres règles.

Le but de ce contrôle est de s'assurer, à travers l'analyse des comportements, des connaissances et des savoir-faire individuels, de la maîtrise par les spécialistes des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord de l'armée de terre, des règlements aéronautiques et de mise en œuvre des matériels aériens indissociables de la capacité opérationnelle des unités et de la sécurité aéronautique.

Les contrôles annuels, pratiques et théoriques, sont adaptés à :

- la nature et à la complexité des systèmes mis en œuvre ;
- l'emploi de ces systèmes.

## 2. RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE D'ENTRAÎNEMENT DES SPÉCIALISTES DES SYSTÈMES D'AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD DE L'ARMÉE DE TERRE

Les responsabilités en matière d'entraînement, de maintien en qualification et de contrôle des spécialistes des aéronefs sans équipage à bord de l'armée de terre sont réparties comme suit :

### 2.1. L'état-major de l'armée de terre

L'EMAT fixe les grandes orientations au travers de sa politique de préparation opérationnelle, déclinée par la suite par les grands commandements subordonnés.

### 2.2. Le commandement de l'aviation légère de l'armée de terre

Conformément à l'instruction de référence qui en fixe les attributions et par désignation du chef d'état-major de l'armée de terre (CEMAT), le COMALAT est exploitant des aéronefs habités et des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord de l'armée de terre.

En matière d'entraînement et de contrôle de compétences, le COMALAT :

- décline les exigences essentielles fixées par le CEMAT en matière d'exploitation des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ;
- est associé aux travaux définissant les règles d'entraînement et de contrôle annuel des équipages et spécialistes des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord de l'armée de terre ;
- précise les conditions d'entraînement et de contrôle périodique dans le manuel d'exploitation ;
- en surveille l'application au travers des visites de contrôle interne de niveau 2 réalisées au sein des unités mettant en œuvre ces systèmes.

Il s'appuie en particulier sur les bureaux prévention et maîtrise des risques aéronautiques (BPMRA) des grands commandements, ainsi que sur les officiers de sécurité des vols (OSV) des états-majors au niveau des autorités militaires de deuxième niveau (AM2) ayant des unités et formations subordonnées utilisant des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

Il peut déléguer aux grands commandements des tâches de sécurité d'exploitation. A cet égard, les délégations accordées et le processus de déviation aux règles relatives à l'entraînement et au contrôle annuel à la formation en cas d'urgence ou en situation exceptionnelle sont précisés dans le manuel d'exploitation des aéronefs sans équipage à bord.

### 2.3. Les grands commandements et organismes spécialisés de l'armée de terre

En complément, les grands commandements et organismes spécialisés de l'armée de terre (commandement des forces terrestres [CFT], commandement des forces spéciales terre [CFST], commandement terre pour le territoire national [COMTIN], section technique de l'armée de terre [STAT], etc.) ayant sous leur autorité des unités et formations utilisant des aéronefs sans équipage à bord sont responsables du suivi des qualifications et de s'assurer au travers de contrôles périodiques du maintien de compétences du personnel tels que définis par le COMALAT, exploitant désigné de ces systèmes, en liaison avec les pilotes de domaine concernés.

Il leur appartient :

- de transmettre les directives d'exploitation et de s'assurer qu'elles sont connues et strictement appliquées par le personnel concerné pour l'exécution de ses missions ;
- de s'assurer du niveau de compétence de leurs télépilotes et d'en assurer le suivi ;
- de mettre en place une organisation de surveillance leur permettant de garantir du maintien du niveau de compétence du personnel impliqué dans la mise en œuvre des systèmes ;
- de superviser le contrôle annuel des spécialistes sur les différents systèmes d'aéronefs sans équipage à bord affectés au sein de leurs unités et formations subordonnées.

En cas de circonstances exceptionnelles ou de nécessités opérationnelles urgentes, ces grands commandements peuvent, par décision motivée et pour une durée limitée, dévier aux règles d'entraînement et au contrôle annuel définies dans le manuel d'exploitation des aéronefs sans équipage à bord dans des conditions fixées par le COMALAT.

### 2.4. Les organismes de formation

Les organismes de formation, écoles ou centres de formation dûment identifiés par l'EMAT, organisent la mise en œuvre de la formation, notamment en ce qui concerne le contenu des programmes et/ou les évaluations. Armés par les instructeurs sur aéronefs sans équipage à bord possédant l'expertise dans la mise en œuvre des systèmes pour lesquels ils sont qualifiés et assurant le suivi des évolutions des procédures de mise en œuvre de ces aéronefs, ils doivent :

- proposer et participer à l'élaboration des normes d'entraînement et de maintien en qualification des spécialistes des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord ;
- élaborer les contrôles pratiques pour l'évaluation annuelle et en définir les modalités d'exécution ;
- élaborer et corriger les contrôles annuels théoriques des spécialistes des systèmes pour lesquels ils assurent la formation ;
- centraliser les résultats des contrôles périodiques réalisés dans les formations mettant en œuvre les systèmes pour lesquels ils assurent la formation et en rendre compte aux grands commandements ou organismes spécialisés de l'armée de terre auxquels ils sont subordonnés ;
- assurer le cas échéant les requalifications des spécialistes des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord suite à une interruption prolongée dans la pratique de la mise en œuvre des systèmes. Les mesures à prendre sont précisés dans le MANEX.

Un carnet de vol ou document équivalent(2) est ouvert par ces organismes au profit des spécialistes des systèmes d'aéronef sans équipage à bord lors de leur formation. Ce document permet de suivre leur progression, expérience, entraînement et leur maintien en qualification tout au long de leur carrière.

### 2.5. Les commandants de division ou de brigade ou d'école exerçant une autorité militaire de deuxième niveau

Les AM2 ayant sous leurs ordres des formations mettant en œuvre des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord disposent, au sein de leur état-major d'un OSV. Ces experts sont, dans leurs états-majors, les relais entre les grands commandements et organismes particuliers dont ils dépendent, le COMALAT et les unités en matière de réglementation, de gestion des risques, de surveillance interne et de promotion de la sécurité.

Il appartient aux OSV des AM2 de contrôler l'application, par les unités subordonnées, des textes réglementaires et directives d'exploitation, notamment en matière d'entraînement, de maintien en qualification et de contrôle des compétences des spécialistes des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

## 2.6. Le chef de corps de l'unité mettant en œuvre des systèmes d'aéronef sans équipage à bord

Garant de la sécurité des vols et de l'application des règlements au sein de son unité, le chef de corps doit veiller à ce que les spécialistes de sa formation détiennent les qualifications adéquates et que celles-ci soient entretenues selon les directives précisées par le COMALAT.

Il s'appuie sur le bureau opération instruction (BOI) de sa formation.

Il en assure la surveillance de niveau 1 en s'appuyant sur l'OSV ou le conseiller de sécurité des vols (CSV) selon le type de système d'aéronef sans équipage à bord exploité au sein de sa formation.

## 2.7. Le commandant d'unité

Le commandant d'unité a la responsabilité de l'instruction, de l'entraînement et du maintien des qualifications de son personnel, en accord avec les instructions et directives particulières en vigueur.

Il est responsable :

- du suivi des qualifications de son personnel ;
- de la programmation et du suivi des stages prévus dans le cadre de la progression des spécialistes d'aéronef sans équipage à bord de son unité ;
- du suivi des progressions individuelles et du respect des échéances fixées par la présente instruction ;
- du contrôle des carnets de vol ou documents équivalents ;
- de la mise à jour des documents de suivi et de contrôle de l'instruction et de l'entraînement de l'unité.

## 2.8. Personnel en charge de la formation, de l'entraînement et du contrôle annuel des spécialistes des systèmes d'aéronefs sans équipage à bord

### 2.8.1. Les instructeurs sur systèmes d'aéronefs sans équipage à bord en centre de formation

Qualifiés instructeurs ou primo-formateurs sur un type d'aéronef sans équipage à bord, les instructeurs en centre de formation assurent, en qualité d'expert, une veille réglementaire permanente en matière d'exploitation, de sécurité aéronautique et de procédures de mise en œuvre.

Ils participent à leur niveau :

- à l'élaboration des normes d'entraînement, de maintien en qualification et de contrôle annuel propres à chaque système ;
- à l'élaboration du contenu des tests théoriques et pratiques pour l'évaluation annuelle ;
- à la réalisation des contrôles pratiques pour les systèmes d'aéronefs sans équipage à bord.

### 2.8.2. Les référents instruction aéronef sans équipage à bord en unité

Proposés par les chefs de corps et habilités par les organismes de formation, les référents instruction aéronef sans équipage à bord en unité conduisent :

- les tests théoriques annuels ;
- les remises en qualification dans le cadre des mesures décrites par le COMALAT en cas d'interruption de la pratique de mise en œuvre par les spécialistes de leur formation d'appartenance.

## 3. PUBLICATION

La présente instruction est publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour la ministre des armées et par délégation :

*Le général de division,  
sous-chef d'état-major opérations aéroterrestres,*

Denis MISTRAL.

### **Notes**

(1) Le terme drone est largement employé dans le langage courant, mais cette terminologie n'apparaît pas dans la réglementation civile car elle peut prêter à confusion. Ce terme est néanmoins utilisé par la DIRCAM pour désigner un aéronef circulant sans personne à bord. La législation civile française lui préfère le terme « aéronef civil circulant sans personne à bord », mais cette terminologie pourrait à terme se révéler inadéquate avec l'apparition d'aéronefs sans équipage à bord mais transportant des passagers. La réglementation européenne a finalement préféré utiliser le terme « aéronef sans équipage à bord » ou « système d'aéronef sans équipage à bord », termes retenus aussi par la présente instruction.

(2) Documents équivalents (liste non exhaustive) : dossier individuel de progression (DIP), carnet de télépilote, etc.