

## Sélections Cadets Air France 2004 Par Julien-Mark Dumas

### Introduction :

Voici le récit d'une sélection Officier Pilote Cadet telle que je l'ai vécu en 2004, du début jusqu'à la fin. Premier conseil : **y croire jusqu'au bout !** Pour tout ce qui concerne le processus de sélection, les informations officielles sont à consulter sur le site de la compagnie, i.e [www.airfrance.fr](http://www.airfrance.fr) et <http://devenirpiloteairfrance.com> . Il est clair que mes commentaires n'engagent que **moi**, et ne reflètent en rien l'exacte vérité !

Bonne lecture !

### (i) La demande de Dossier :

Première étape indispensable, demander un dossier, couramment appelé « triptyque » ; il est nécessaire pour cela d'adresser un cV et une lettre de motivation à l'unité de sélection Pilote Cadet. Il est évidemment fondamental de prendre au sérieux cette étape, puisque ces documents sont archivés et étudiés lors de votre passage en entretien individuel avec le psychologue et les deux PNT. Dès lors, la sélection a déjà commencé ... C'est-à-dire que si vous recevez en réponse un dossier de candidature à remplir, votre profil intéresse déjà la compagnie. Ne négligez aucun point de ces documents, ils permettent de se faire une pré-idée de votre personne !

Si toutefois vous recevez une réponse négative suite à votre demande, il est clair qu'il est fondamental que vous fassiez un gros travail sur vous-même et sur vos motivations quant à la fonction de pilote Air France.

### (ii) Le Triptyque :

Seconde étape, encore plus fondamentale que la première ; s'armer d'une réflexion plus ou moins longue sur les raisons de la candidature. Remplir le document de manière très soignée ; pour ma part j'avais fait une photocopie du dossier dans son intégralité afin de remplir un premier jet tranquillement. La case « Pourquoi désirez-vous exercer ce métier » est à remplir avec beaucoup de conscience, à la fois en respectant les grandes lignes de la lettre de motivation, et bien sûr en étant convaincu de ce que l'on y écrit ! Pour ma part, je m'étais offert le luxe d'un papier de brouillon à côté pour être sûr de faire transpirer ma réelle motivation. Ce dossier est à renvoyer accompagné du certificat de classe II (médical) ou d'une photocopie du certificat de classe I si vous en êtes d'ors et déjà détenteur. Ce qui ne paraît pas aberrant, sachant que l'aptitude médicale est fondamentale quant au maintien des licences professionnelles. À noter qu'une classe I coûte près de 450€ pour une admission, et la moitié pour un renouvellement. C'est un investissement qui en vaut la chandelle et évite d'éventuelles déceptions si vous êtes déclaré inapte après avoir parcouru le long chemin des sélections ... Une notice est jointe au dossier expliquant quels documents doivent être inclus dans le courrier à renvoyer (Bac, Bulletins de la dernière activité scolaire, Licences et Brevets Aéronautiques, etc ...). N'hésitez pas à en joindre « trop » **mais pas en superflus**, y compris les certificats de travail pour les jobs d'été ... C'est selon moi, une preuve de transparence.

À noter que le service en charge de la sélection **n'hésite pas une seconde** à vous renvoyer le dossier s'il le considère incomplet !

### (iii) La Présélection :

Une fois le dossier « visé » par l'unité de sélection, vous recevrez environ un mois avant la présélection une convocation. En 2004, elle s'est tenu à Arcueil le 25 septembre, au centre d'examens, lieu que les taupes connaissent bien !

Que dire concernant cette épreuve ? Elle comprend deux examens, et c'est le **seul moment** de tout le processus où vous serez **en compétition avec les autres**. Par la suite, vous ne serez en compétition qu'avec une personne, **vous-même !**

Le premier examen consiste en un QCM d'Anglais, et sachant que le niveau d'Anglais en France laisse plutôt à désirer, il est plus que fortement conseillé de s'y préparer de manière studieuse. Pour ma part, je vous invite à commander des annales de l'ENAC EPL/S et à vous les coltiner avec assiduité, quitte à demander à votre professeur de taupe de vous les corriger par exemple. C'est un point important **à ne surtout pas** négliger. Cette note ressort en Commission de mise en Stage et vous permettra d'être crédible quant à votre capacité à vous exprimer correctement en Anglais, aussi bien face à votre Jury lors des entretiens que lors de la Commission qui statuera quant à la cohérence de votre projet professionnel.

Le second examen est ce que l'on peut appeler un « test de Q.I. ». Il consiste en une série de questions verbales, numériques et graphiques. À traiter évidemment en un temps assez limité, et de la manière la plus logique possible. Car chaque mauvaise réponse vous coûtera un point négatif ... Il est dès lors impossible de répondre au **bol et sans certitude**.

La présélection commence vers 8h15 et se termine vers 12h00, elle se déroule en général un samedi. Les résultats sont proclamés relativement tôt, en général *une semaine à quinze jours après*. Les deux notes permettent d'obtenir une note globale de performance et ainsi d'établir un classement des candidats exprimé en deux listes. Les candidats en liste I (principale) sont **assurés d'effectuer la sélection**, ceux de la liste II (complémentaire) sont appelés au fur à mesure dans l'ordre de rang si toutefois Air France ne remplit pas le quotas décidé en début d'année. À noter que tout candidat de la liste I qui satisferait aux critères PNT Cadet voit sa **place reportée dans la promotion de l'année suivante** si celle de l'année en cours était déjà complète avant la fin du processus liste I. Toute élimination en présélection ne porte **aucun préjudice** quant à une re-présentation futur.

### Chiffres 2004 :

- **765** candidats examinés en présélection, les **300** premiers constituant la liste principale, les 300 suivants la complémentaire, le reste étant démissionné d'office.

### (iv) Les Sélections :

Après vous avoir communiqué les résultats des « présél. », AF établit un ordre de passage par groupes plus ou moins importants. Il est possible de reporter la date de passage en cas de fatigue, maladie, ou empêchement professionnel justifié. Pour ma part je suis passé du 15 au 18 Novembre 2004, constituant ainsi avec mes camarades la quatrième session 2004 Cadets.

#### (a) Psychotechniques (EN = Épreuves de Niveau).

Les épreuves psychotechniques se déroulent sur une journée, la première. Elles comportent douze modules. En 2004 : Français, Arithmétique, EFG, matrices successives ; puis une pause repas. Ensuite : angles, figures tournées, matrices 4 lettres, matrices logiques, matrices décalées, lecture de courbe, test des cadrans, et un nouveau test. La convocation est pour

8h30, le temps de s'installer dans la salle et d'avoir une explication très pédagogique du processus de sélection psychotechnique, de passer les épreuves ; puis nous rompons le rang à 1600. Les épreuves finissent vers 1500, suivi d'une attente d'environ 48mn, et enfin de la proclamation des résultats. Les candidats ajournés et éliminés nous quittent et assistent s'ils le désirent à un débriefing individuel de leur résultat avec un psychologue. Tout cela est évidemment gratuit ...

Je n'ai aucun conseil miracle concernant cette première journée ; s'il est clair qu'il est indispensable de s'y préparer, il n'est pas forcément indispensable de passer par un institut de préparation. Pour ma part je ne le cache pas, j'ai effectué une préparation en institut parisien. Une remarque concernant cette préparation, ne pas se fier du tout aux chiffres donnés et aux classes de notation, elles sont *FAUSSES*. En fait la notation d'Air France est très complexe et garantit l'échec à un candidat « bachoteur ». J'ai effectué ma préparation en Août 2004, ce qui m'a laissé le temps de travailler vraiment le fond de manière constructive jusqu'à la date fatidique de passage. Air France obtient deux équations pondérées de cette journée : il faut au minimum classe 6 (sur 9) pour chacune d'elle, et aucune classe inférieure à 2 pour chaque exercice pris indépendamment. À partir de là, vous êtes bon pour la deuxième journée ... Nous établissons alors les ordres de passage pour le test psychomoteur.

### Chiffres 2004 :

- **30** candidats examinés, **12** nous quittent.

#### (b) Psychomoteurs (ECA = Épreuve de Coordination et d'Attention)

Concernant l'horaire de passage pour les psychomoteurs, j'avais choisi pour ma part 9h30 afin de m'assurer une attention à 100%, oui j'ai très mal dormi pendant ces sélections ... Je passe sur les détails concernant l'hôtel où j'ai logé. Le groupe est convoqué pour 8h30, les premiers partent aux cabines passer le psychomoteur. Le groupe noté pour passer ensuite, effectue le test d'attention (dit de « décision » ou TPRD) et les autres remplissent le QP (Questionnaire de Personnalité).

Rien à dire sur le psychomoteur, il faut de l'attention et surtout rester concentré en permanence, ce qui vaut également pour le test de décision. Enfin, concernant le QP, il est fondamental de répondre en s'assurant de ne pas mentir ni d'omettre des informations, bref soyez honnêtes ! Nous établissons alors les ordres de passage pour les entretiens. Les horaires nous seront confirmés par téléphone, les groupes peuvent changer au dernier moment, ce qui évidemment fut le cas ...

### Chiffres 2004 :

- **18** candidats examinés, **5** nous quittent.

#### (c) Entretiens (EEC = Épreuves d'Entretiens et de Comportement)

##### (c-i) Entretiens de Groupe

Pour ma part, je suis convoqué à 1330, et nous sommes quatre dans le groupe (que je salue par la même occasion !). Notre groupe est encadré par un psychologue et deux PNT (deux Captains, 320 et 777). On vient nous chercher en salle d'attente et les présentations sont faites

une fois installés. L'épreuve comporte un débat ouvert sur le titre d'une dépêche, un exposé individuel par candidat et deux énigmes à résoudre en groupe. Tout cela évidemment en temps limité et suivant des consignes bien définies dès le départ. Cette épreuve est à mon avis, la plus difficile, et je n'ai en conséquence rien de spécial à rajouter ! Tout va très vite, il faut rester soi-même et bien collaborer au groupe.

Une fois les épreuves terminées, nous prenons rendez-vous pour les entretiens individuels du lendemain, certains les passent dans la foulée, nous nous sommes arrangés la veille pour laisser à ceux qui souhaitent rentrer tôt le soin de passer en premier. Pour ma part, cela m'arrange, puisque je souhaite avoir le maximum de recul sur ma performance en groupe lorsque je devrais me justifier lors des individuels.

#### (c-ii) Entretiens Individuels

Les entretiens individuels se déroulent le lendemain, à 0800. Je commence par passer avec le psychologue, souriant et qui m'explique les tenants et les aboutissants de la sélection à ce stade. Mise en confiance oui, mais il est hors de question de se relâcher à ce stade du processus ! L'entretien commence par une présentation laissée à ma convenance, je me concentre donc initialement sur mon parcours scolaire, professionnel, et tout ce qui se rattache à mes occupations. L'entretien est calme et tout semble bien se passer. Rien de plus à dire, je n'hésite pas à débriefer volontairement les points de l'entretien de groupe sur lesquels j'ai eu des doutes pendant et après coup.

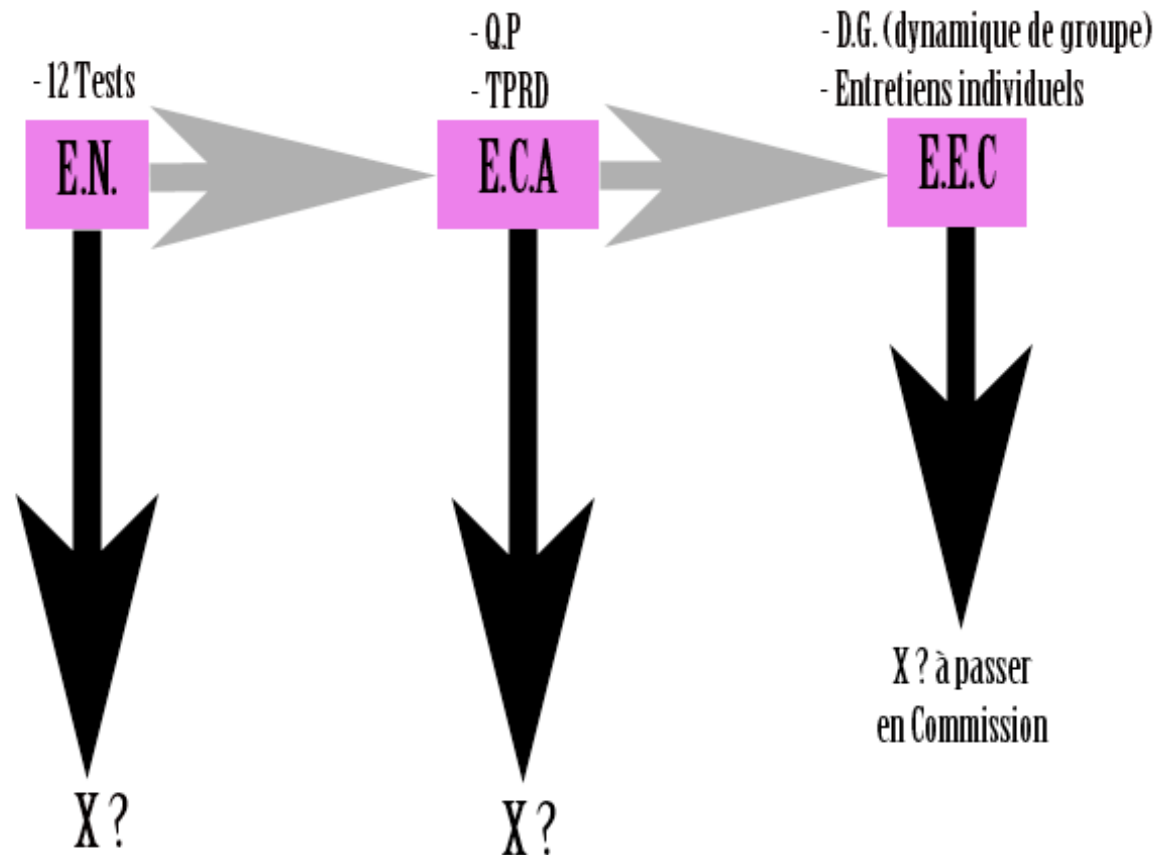
Après une pause de cinq-dix minutes en salle d'attente, le Capain 777 vient me chercher et me serre la main. Nous nous dirigeons vers la salle d'entretien où le Captain 320 nous attends. L'entretien s'amorce également par un déroulement chronologique de mes études, et de tout ce qui constitue ma « vie » jusqu'à cette date t. Puis nous glissons sur des questions classiques servant à vérifier ma motivation, mon implication dans mon projet professionnel, pourquoi Air France, etc ... Je m'efforce de répondre avec honnêteté sans trop alambiquer mes explications. Bref, être **clair et précis**. Les pilotes, eux, **reviennent sur ma performance en groupe**, et me demandent de manière assez détaillée ce que j'en ai pensé, et comment puis-je justifier certaines réactions ou attitudes que j'ai eu durant l'entretien au sein du groupe. Ils ont pour cela **un document** de plusieurs pages qui **consigne le comportement et les observations de chaque candidat durant l'épreuve de groupe**. Le courant semble bien passer ... Tout en gardant en conscience que je ne suis qu'un **postulant** et eux des **professionnels** !

Ces deux entretiens prévus pour durer chacun en gros 45mn, dure 55mn avec le psychologue et près d'une heure avec les PNT, je suis donc un éternel bavard ! Durant chacun de ces entretiens, tous les documents renseignés et fournis depuis le début sont **méticuleusement observés**, on me demande des **précisions sur mon CV ainsi que sur le triptyque**. Poignées franches en sortant, « Au revoir Monsieur ».

#### Chiffres 2004 :

- **13 candidats examinés en deux groupes de quatre personnes et un groupe de cinq.**

## Résumé de la Sélection OPL Cadet :



### (v) La Commission de Mise en Stage :

Après les entretiens individuels, le Captain 777 me confirme que la commission aura bien lieu le 25 novembre et que les résultats seront communiqués sous dizaine par courrier. Tout ce qu'il y a à retenir de cette étape, c'est qu'un quorum de professionnels étudie l'ensemble du dossier. C'est-à-dire que l'on décide de votre mise en stage au vue de chacune des étapes détaillées aux paragraphes (i) à (iv). Cette commission se réunit **en général le jeudi** suivant votre passage en entretiens ; elle est composée **du Directeur du PNT, du responsable psychologique d'Air France et d'un professionnel à même de participer à la décision (en général l'adjoint du directeur du PNT, le responsable du manuel d'exploitation ou un cadre du niveau professionnel)**. Comme toute sélection, le Jury est unanime, et aucune décision n'est discutable. La commission statue sur votre dossier et décide soit : **de vous envoyer en stage, de vous ajourner pour une durée précisée, ou malheureusement de vous éliminer de toute sélection cadet Air France.**

#### • Statistiques 2004 :

- 11 octobre : 18 puis 13 (soit 72%) → 6 en stage (soit 46%)
- 18 octobre : 23 puis 6 (soit 26%) → 4 en stage (soit 66,6%)
- 2 novembre : 17 puis 7 (soit 41%) → 2 en stage (soit 28,6%)
- 15 novembre : 30 puis 13 (soit 43%) → 4 en stage (soit 30,7%)

- 22 novembre : 40 puis
- 7 décembre :
- 13 décembre :

**(vi) Les Résultats :**

Les résultats sont communiqués sous dizaine par courrier. Dans certains cas, si la commission vous a admis comme OPL Cadet, vous pouvez recevoir un coup de téléphone avant même d'avoir votre réponse papier, en général le vendredi (le lendemain de la commission). Mais cette situation n'est en rien une constante ! Ne paniquez pas si vous ne recevez aucun coup de fil donc ! Lors de ce premier passage, j'ai été ajourné 1 an aux entretiens.

**(vii) La visite médicale du personnel navigant :**

En général le coup de fil permet d'organiser votre planigramme sans attendre le courrier. Cela comprend entretien d'anglais conseil (pour faire le point sur votre niveau d'anglais), passage à l'habillement Air France (pour prendre vos mensurations pour votre uniforme cadet) et rendez-vous pour la Classe I.

**(viii) Le débriefing :**

Lorsque vous recevez le courrier vous notifiant la décision de la Commission de Mise en Stage, dans le cas où vous vous retrouveriez ajourné, un numéro de téléphone mentionné en bas de page vous propose de contacter le service sélection si vous souhaitez « obtenir des renseignements complémentaires ». En clair, Air France vous propose un entretien « conseil », toujours gratuitement, pour revenir sur votre performance. Cher ami, si vous envisagez le concours EPL ENAC suite à une élimination par exemple, je pense personnellement qu'il est **IMPERATIF** de se rendre à ce débriefing. Tout simplement pour deux raisons : pourquoi se priver de l'explication d'un professionnel sur votre prestation, appuyée par la méthodologie d'une entreprise qui emploie et sélectionne des pilotes depuis plus de 70 ans ? Et d'autre part, car il est clair qu'outre l'utilité évidente d'un tel entretien, qui vous permettra sûrement de sortir votre épingle du jeu à l'enac, c'est une preuve de motivation indéniable. N'oubliez pas : remise en question, régularité ... Et songez que lorsque vous sortirez de la formation ENAC/SEFA vous repasserez les sélections Air France (normalement ?), cet entretien vous évitera de reproduire les mêmes « erreurs ».

Je ne rentre pas dans le détail de mon débriefing, chaque esprit à ses propres méandres, le tout est de relever la tête et de continuer tout droit en apprenant de ses erreurs ...

C'est tout (c'est déjà pas mal !) pour 2004, la suite en décembre 2005, comptez sur moi !

Bon vent, avec ou sans uniforme !

*Fly Safely*

J-M.D