

Instruction n° 00305/CCAA/DNA/SDNA/LPA du 17 JUIL 2008 relative à la
formation modulaire de la qualification de vol aux instruments

1 Généralités

Le but du cours de formation IR est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour piloter des aéronefs en régime IFR et en IMC conformément au document 8168 du PANS-OPS de l'OACI.

2 Dispositions communes

2.1 Tout candidat à un cours modulaire IR doit être titulaire d'un PPL avec une habilitation au vol de nuit, ou d'un CPL délivré conformément à l'Annexe 1 de l'OACI. Avant d'entreprendre une formation IR, le candidat doit être détenteur d'une qualification de type correspondant à l'aéronef utilisé pour les épreuves pratiques, ou avoir accompli la formation à la qualification de type sur ce type d'aéronef.

2.2 Un candidat effectuant un cours modulaire IR, sous la surveillance du responsable pédagogique d'un organisme de formation au vol (FTO) approuvé, doit accomplir toutes les phases d'instruction dans un cours continu approuvé, organisé par ce FTO. L'instruction théorique peut être dispensée, dans un organisme de formation au vol (FTO) approuvé pour les seules formations théoriques ; auquel cas, le responsable pédagogique de cet organisme doit superviser cette partie du cours.

2.3 Le cours théorique doit être accompli en moins de 18 mois. L'instruction en vol et l'épreuve pratique d'aptitude doivent être accomplis dans les limites de la période de validité des examens théoriques.

2.4 Le cours doit comprendre :

- (a) une instruction théorique jusqu'au niveau de connaissance de la qualification de vol aux instruments
- (b) une formation au vol aux instruments.

2.5 Le candidat ayant réussi au(x) examen(s) théorique(s) et à l'épreuve pratique d'aptitude, remplit les conditions de connaissances théoriques et pratiques pour la délivrance d'un IR.

3 Connaissances théoriques

Un cours modulaire IR approuvé doit comporter au moins 200 heures effectives d'instruction pouvant inclure du travail en classe, des moyens vidéo, des séances d'études individuelles, de l'enseignement assisté par ordinateur, et autres moyens d'enseignement approuvés par l'Autorité Aérienne, en proportion convenable. A l'appréciation de l'Autorité Aérienne, des cours approuvés d'enseignement à distance (par correspondance) peuvent aussi être proposés comme faisant partie du cours.

4 Examen théorique

Un candidat doit démontrer un niveau de connaissances approprié aux privilèges d'un IR.

5 Formation au vol

5.1 IR(A)

5.1.1 Un cours IR(A) monomoteur doit comporter au moins 50 heures d'instruction aux instruments, dont 20 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type I (FNPT I), ou 35 heures au maximum sur un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II), sous réserve de l'accord de l'Autorité.

5.1.2 Un cours IR(A) multimoteur doit comporter au moins 55 heures d'instruction aux instruments, dont 25 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type I (FNPT I), ou 40 heures au maximum sur un simulateur de vol ou sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II), sous réserve de l'accord de l'Autorité. Le reste de l'instruction doit inclure au moins 15 heures sur avions multimoteurs.

5.1.3 Le titulaire d'une qualification IR(A) monomoteur qui détient également une qualification de type ou de classe multimoteur et qui souhaite obtenir une qualification IR(A) multimoteur doit suivre de manière satisfaisante un cours comprenant au moins 5 heures d'instruction de vol aux instruments sur avions multimoteurs.

5.1.4 Le titulaire d'un CPL(A) délivré conformément à l'OACI peut avoir le nombre total d'heures de formation requis dans les paragraphes 5.1.1 et 5.1.2 ci-dessus réduit de 5 heures.

5.1.5 Les exercices de formation au vol jusqu'à l'épreuve pratique de l'IR(A) doivent comprendre :

- (a) procédures avant le vol IFR, y compris l'emploi du manuel de vol et des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol IFR ;
- (b) procédures et manoeuvres pour les vols en régime IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
 - i. transition du vol à vue au vol aux instruments au décollage ;
 - ii. départs et arrivées normalisés aux instruments ;
 - iii. procédures IFR en route ;
 - iv. approches aux instruments jusqu'aux minima spécifiés ;
 - v. procédures d'approche interrompue ;
 - vi. atterrissages à la suite d'une approche aux instruments, approche indirecte comprise ;
- (c) manoeuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;
- (d) si nécessaire, utilisation d'un avion multimoteur lors des exercices ci-dessus, incluant le pilotage de l'avion en se référant seulement aux instruments avec un moteur en panne simulée, un arrêt moteur et redémarrage. (Cette dernière manoeuvre d'entraînement doit être effectuée à une altitude garantissant la sécurité sauf si elle est faite à bord d'un simulateur de vol ou d'un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II).

5.2 IR(H)

5.2.1 Un cours IR(H) monomoteur doit comporter au moins 50 heures d'instruction aux instruments .

- (a) dont 20 heures au maximum peuvent être effectuées au sol sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type I (FNPT I), ou sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en avion de type I (FNPT I). Ces 20 heures peuvent être remplacées par 20 heures de formation pour la qualification de vol aux instruments IR(H) exécutées sur un avion approuvé pour cette formation ;
- (b) dont 35 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un simulateur de vol ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III). La formation au vol aux instruments doit comprendre au moins 10 heures sur un hélicoptère certifié pour les vols selon les règles de vol aux instruments (IFR)

5.2.2 Un cours IR(H) multimoteur doit comporter au moins 55 heures d'instruction aux instruments,

- (a) dont 20 heures au maximum peuvent être effectuées au sol sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type I (FNPT I), ou sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en avion de type I (FNPT I). Ces 20 heures peuvent être remplacées par 20 heures de formation pour la qualification de vol aux instruments IR(H) exécutées sur un avion approuvé pour cette formation ;
- (b) dont 40 heures au maximum peuvent être aux instruments au sol sur un simulateur de vol ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III). La formation au vol aux instruments doit comprendre au moins 10 heures sur des hélicoptères certifiés multimoteur et pour les vols selon les règles de vol aux instruments (IFR)

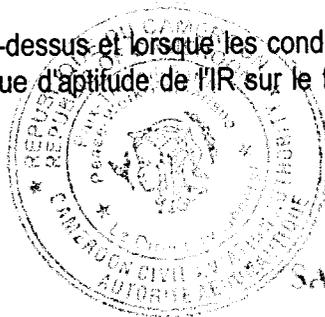
5.2.3 Le titulaire d'un PPL(H) avec une habilitation au vol de nuit délivrée conformément à l'Appendice 4 au PEL 2.125, ou d'un CPL(H) délivré conformément à l'OACI peut avoir le nombre total d'heures de formation requis dans les paragraphes 5.1.1 ou 5.1.2 ci-dessus réduit de 5 heures.

5.1.3 Les exercices de formation au vol jusqu'à l'épreuve pratique de l'IR(H) doivent comprendre :

- (a) procédures avant le vol IFR, y compris l'emploi du manuel de vol et des documents appropriés des services de la circulation aérienne pour l'établissement d'un plan de vol IFR ;
- (b) procédures et manoeuvres pour les vols en régime IFR dans des conditions normales, de secours et d'urgence portant au moins sur les points suivants :
 - i. transition du vol à vue au vol aux instruments au décollage ;
 - ii. départs et arrivées normalisés aux instruments ;
 - iii. procédures IFR en route ;
 - iv. approches aux instruments jusqu'aux minima spécifiés ;
 - v. procédures d'approche interrompue ;
 - vi. atterrissages à la suite d'une approche aux instruments ;
- (c) manoeuvres en vol et caractéristiques de vol particulières ;
- (d) si nécessaire, utilisation d'un hélicoptère multimoteur lors des exercices ci-dessus, incluant le pilotage de l'hélicoptère en se référant seulement aux instruments avec un moteur en panne simulée, un arrêt moteur et redémarrage. (Cette dernière manoeuvre d'entraînement doit être effectuée à une altitude garantissant la sécurité sauf si elle est faite à bord d'un simulateur de vol ou d'un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III)).

6 Epreuves pratiques d'aptitude

Après avoir achevé la formation au vol décrite ci-dessus et lorsque les conditions d'expérience établies sont remplies, le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude de l'IR sur le type d'aéronef utilisé pendant la formation.



Le Directeur Général

Sama Juma

SAMA JUMA