

Instruction n° 000311/CCAA/DNA/SDNA/LPA du 17 JUIL 2006 relative à la
Formation intégrée en vue de la délivrance de la licence de pilote professionnel
et de la qualification de vol aux instruments

1 Généralités

Le but du cours intégré CPL/IR est de former des pilotes et de les amener au niveau de compétence nécessaire pour piloter selon le cas soit des avions multimoteurs monopilotes, soit des hélicoptères monopilotes en transport aérien commercial et pour obtenir soit le CPL(A)/IR(A), soit le CPL(H)/IR(H).

2 Dispositions communes

2.1 Un candidat souhaitant entreprendre un cours intégré CPL/IR doit, sous la surveillance du responsable pédagogique d'un organisme de formation au vol (FTO) approuvé, accomplir toutes les phases d'instruction d'un cursus continu de formation approuvé, organisé par ce FTO.

2.2 Le cours doit durer entre 9 et 30 mois.

2.3 Un candidat peut être admis ab initio ou comme titulaire d'un PPL délivré conformément à l'Annexe 1 de l'OACI. Le stagiaire ab initio doit remplir les conditions de l'arrêté n°. S'il est titulaire d'une PPL, 50% des heures de vol accomplies sur aéronef avant le cours peuvent être prises en compte au titre de l'instruction au vol, ainsi qu'il suit :

- a) pour le titulaire de PPL(A) : jusqu'à une expérience de 40 heures de vol ou 45 heures si une formation au vol de nuit sur avion a été obtenue, dont 20 heures au maximum peuvent être de l'instruction en double commande ;
- b) pour le titulaire d'une PPL(H), jusqu'au maximum de :
 - i. 40 heures, dont 20 heures peuvent être de l'instruction en double commande
 - ii. ou 50 heures si une habilitation au vol de nuit (Hélicoptère) a été obtenue, dont 25 heures peuvent être de l'instruction en double commande.

Cette prise en compte des heures de vol doit être laissée à l'appréciation du FTO et inscrite dans le dossier de formation du candidat. Dans le cas d'un élève qui ne détient pas de licence de pilote et sous réserve de l'approbation de l'Autorité Aéronautique, le FTO peut sélectionner certains exercices en vol en double commande en vue de les faire exécuter sur avion en substitution à un hélicoptère ou vice versa, jusqu'à un maximum de 20 heures.

2.4 Un candidat qui échoue ou qui ne peut pas accomplir la totalité du cours CPL/IR peut demander à l'Autorité Aéronautique l'autorisation de se présenter le cas échéant à l'examen théorique et à l'épreuve pratique pour une licence de niveau inférieur assortie, selon le cas, d'une qualification de vol aux instruments.

2.5 Tout candidat qui souhaite changer pour un autre FTO pendant un cours de formation doit demander à l'Autorité Aéronautique une évaluation formelle du nombre d'heures de formation qu'il doit faire dans l'autre FTO.

2.6 Le FTO doit s'assurer qu'avant d'être admis au cours, le candidat possède des connaissances suffisantes en mathématiques, en physique et en langue anglaise en vue de faciliter la compréhension du contenu des cours correspondants. Le candidat doit prouver sa capacité à utiliser la langue anglaise.

2.7 Le cours doit comprendre :

- (a) une instruction théorique jusqu'au niveau de connaissance du CPL et de la qualification IR ;
- (b) une formation au vol à vue et aux instruments.

2.8 Le candidat qui a réussi l'examen théorique de qualification de type et aux conditions de contrôle, à(aux) l'examen(s) théorique(s) et aux épreuves pratiques d'aptitude, remplit les conditions de connaissances théoriques et d'aptitude pour la délivrance d'un CPL assorti d'une qualification de type pour l'(les) aéronef(s) utilisé(s) au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, ainsi que d'une qualification de vol aux instruments.

3 Connaissances théoriques

Un cours théorique approuvé CPL/IR doit comporter au moins 500 heures effectives d'instruction, pouvant inclure le 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, en proportion convenable. Les 500 heures d'instruction doivent être réparties de la façon suivante :

Sujet	minimum (heures)
Droit aérien et procédures du contrôle de la circulation aérienne	30
Connaissance générale des aéronefs	50
Performance et préparation du vol	60
Performance humaine et ses limites	15
Météorologie	40
Navigation	100
Procédures opérationnelles	10
Mécanique du vol	25
Communications	30
Une autre répartition des heures peut être convenue entre l'Autorité et le FTO.	

4 Examen de connaissances théoriques

Un candidat doit démontrer un niveau de connaissances approprié aux privilèges d'un CPL et d'une qualification de vol aux instruments.

5 Formation au vol

5.1 CPL(A)/IR(A)

Handwritten mark

La formation au vol, sans compter la formation à la qualification de type, doit comprendre un total d'au moins 180 heures, incluant tous les tests de progression, dont au maximum 40 heures du total du cours peuvent être aux instruments au sol. Dans le total de 180 heures, les candidats doivent accomplir au moins :

- (a) 80 heures d'instruction en double commande dont au maximum 40 heures peuvent être aux instruments au sol ;
- (b) 100 heures en qualité de pilote commandant de bord comprenant 50 heures de vol aux instruments en qualité d'élève-pilote commandant de bord (SPIC). (Les heures SPIC doivent être créditées en tant qu'heures de pilote commandant de bord, à moins que l'instructeur de vol ait orienté ou pris le contrôle d'une partie quelconque du vol. Un débriefing au sol par l'instructeur de vol n'affecte pas cette prise en compte d'heures en qualité de pilote commandant de bord) ;
- (c) 50 heures en vol en campagne en qualité de pilote commandant de bord, comprenant un vol VFR d'un minimum de 540 km (300NM) au cours duquel un atterrissage complet sur deux aérodromes différents de l'aérodrome de départ doit être effectué ;
- (d) 5 heures de vol sur avion doivent être accomplies de nuit, ces 5 heures comprenant 3 heures d'instruction en double commande incluant au minimum 1 heure de navigation en campagne, et 5 décollages en solo et 5 atterrissages complets en solo ; et
- (e) 100 heures aux instruments comprenant :
 - (i) 50 heures d'instruction au vol 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 si toute la formation aux instruments au sol est effectuée sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II) ou sur un simulateur de vol ;
 - (ii) 50 heures en qualité de SPIC.

5.1 CPL(H)/IR(H)

La formation au vol, doit comprendre un total d'au moins 170 heures ou 175 heures pour les cours multimoteurs en IR, incluant tous les tests de progression. Dans le total de 170 heures (ou 175 heures sur multimoteurs), les candidats doivent accomplir au moins :

- (a) 130 heures d'instruction en double commande (ou 135 heures sur multimoteurs)
- (b) 40 heures en qualité de pilote commandant de bord en vol, dont au moins 14 heures de vol en solo et une heure de vol en solo de nuit et jusqu'à 25 heures de vol en qualité d'élève pilote commandant de bord (SPIC)
Les heures de SPIC doivent être créditées en tant qu'heures de pilote commandant de bord, à moins que l'instructeur de vol ait orienté ou pris le contrôle d'une partie quelconque du vol. Un débriefing au sol n'affecte pas cette prise en compte d'heures en qualité de pilote commandant de bord ;
- (c) 10 heures de vol de navigation en campagne en double commande
- (d) 10 heures de vol de navigation en qualité de commandant de bord, comprenant une navigation VFR d'un minimum de 185 kilomètres (100 nautiques) au cours duquel deux atterrissages complets doivent être effectués sur deux aérodromes différents de celui du départ ;
- (e) 5 heures de vol sur hélicoptère, devant être accomplies de nuit, ces 5 heures comprenant 3 heures d'instruction en double commande incluant au minimum 1 heure de navigation, et 5 décollages en solo de nuit et 5 atterrissages complets en solo de nuit; et
- (f) 50 heures d'instruction au vol aux instruments (ou 55 heures pour les hélicoptères multimoteurs) dont
 - (i) 45 heures d'instruction en double commande (ou 50 heures pour les hélicoptères multimoteurs)
 - (ii) 5 heures en qualité de SPIC



(g) sur les 130 heures de vol en double commande (ou 135 heures pour les hélicoptères multimoteurs)

(i) 85 heures d'instruction de vol à vue peuvent comprendre :

- (1) 35 heures sur un simulateur de vol hélicoptère de niveau C ou D, ou
- (2) 25 heures sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III, ou
- (3) 15 heures sur un avion ou un motoplaner (TMG)

(ii) 45 heures de vol aux instruments pour un hélicoptère (SEH) peuvent inclure :

- (1) jusqu'à 25 heures de vol sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III (FNPT II/III) ou un simulateur de vol
- (2) 10 heures 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) ou sur un avion. ou

(iii) 50 heures de vol aux instruments pour un hélicoptère multimoteur (MEH) peuvent inclure :

- (1) jusqu'à 30 heures sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III ou un simulateur de vol.
- (2) 10 heures 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) ou sur un avion.

La formation de vol aux instruments doit comprendre au moins 10 heures de vol dans un hélicoptère certifié IFR. Dans la mesure où l'hélicoptère qui est utilisé pour la formation au vol est d'un type différent du simulateur de vol hélicoptère utilisé pour la formation au vol à vue, le crédit d'heure maximum sera limité à celui accordé sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation en hélicoptère de type II ou III conformément au paragraphe (i) ci-dessus.

6 Epreuves pratiques d'aptitude

Après avoir achevé la formation correspondante, le candidat doit passer l'épreuve pratique d'aptitude du CPL sur un aéronef monomoteur ou multimoteur et l'épreuve pratique de la qualification de vol aux instruments selon le cas soit sur avion multimoteur, soit sur hélicoptère monomoteur ou multimoteur.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA *Yonathus*