

Vendredi 1 Juillet 2011 20:56

Recherche

Recherche avancée

AOPA

France

Aircraft Owners & Pilots Associ

Accueil

Liens

Soumettre article

Boutique

Foire aux
Questions

Contact

Galerie

IFR Français : enfin visible !

PROPRIANO 2011

Rubriques

- L'AOPA France
- Aviation Générale
- Les dossiers
- Infos Plateformes
- Infos Pilotes
- Infos Avions
- Intranet
- Témoignages

Inscription à notre newsletter

Cliquez ici pour vous inscrire

Agenda

« Juillet 2011 »

L	M	M	J	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Rejoignez-nous



Rejoignez l'AOPA, vous participerez au soutien de nos actions auprès des administrations de tutelle et vous bénéficierez d'avantages réservés aux membres. Accompagnement dans vos démarches, soutien en cas de procédures, réductions diverses, etc..

Devenez membres de l'AOPA

Inscrivez-vous en ligne

Membres du CA

Login

Mot de passe



OpenID | S'inscrire | Mot de passe perdu ?

Petites annonces

Récentes

Téléchargement

Bulletin d'adhésion
Votre inscription à l'AOPA

Accueil > Infos Pilotes



Accueil



Envoyer à un ami



Version imprimable

IFR Français : enfin visible !

Emergency News!

La semaine dernière, au Bourget, Patrick Gandil, Directeur général de la DGAC, a signé le décret donnant naissance à l'IFR spécifique aux pilotes privés

AOPA France is proud to announce jointly with the French FAA the birth of the Private Pilot Instrument rating

Cela mérite quelques explications.

Depuis 20 ans l'AOPA et d'autres associations constataient que le nombre d'accidents dus à des mauvaises conditions météo ne baisse pas.

Aux USA les chiffres sont très différents.

Assez rapidement la corrélation a été faite avec le pourcentage de pilotes formés à l'IFR.

3% en France, 58 % aux USA.

Mais depuis l'arrivée du JAR FCL, l'IR est devenu une qualification impossible à atteindre pour les privés.

Cela a été encore renforcé par la dissuasion financière liée aux moyens techniques employés par les FTO. Très peu d'entre eux ont les machines nécessaires à faire passer un IFR mono.

Depuis un an, la DGAC s'est montrée très réceptive à l'idée qu'il fallait avancer par l'exemple et arriver à devancer les travaux (très) lents de l'EASA sur le sujet.

C'est maintenant chose faite.

Voici les détails de cette nouvelle qualification.

But:

Donner aux pilotes privés l'option de passer un IFR adapté à leur pratique.

Mono ou bimoteur, jusqu'au FL 195.

Avions non complexes (pas réacteurs).

En pratique:

Le postulant passe un contrat avec un FTO. Le responsable pédagogique du FTO est responsable de la formation pratique et théorique.

Le postulant travaille son théorique à son rythme et rencontre le RP qui évalue son travail.

Le postulant travaille sur des livres qui sont en cours de rédaction.

Ces derniers le sont sur le modèle américain. Pragmatiques et orientés sur les connaissances essentielles pour une pratique de l'IFR en sécurité.

Les FTO décident de la manière dont ils contrôlent le travail.

Sessions de trois jours intensives, travail personnel puis examen blanc par exemple. (Mode américain) puis ils signent l'autorisation d'examen. (toujours comme aux USA)

Le théorique:

Encore une fois, similaire aux USA: QCM, 150 questions.

Le programme et la base de questions ont été complètement revus pour éliminer tout ce qui ne concerne pas un pilote privé qui va faire de l'IFR mono ou bi en mono pilote. Le givre oui, mais pas le nombre mach ou l'hydraulique du 320.

Une fois le théorique en poche, on passe à la pratique.

La formation pratique.

Le postulant a passé un contrat avec le FTO. Il est donc parfaitement au courant des moyens pédagogiques qui vont être utilisés et de la manière dont la formation va se dérouler.

On note quand même un certain nombre d'aménagements à négocier lors de la signature du contrat:

1/ un propriétaire peut faire toute sa formation sur son appareil, dès lors qu'il est équipé en vue du vol IFR et entretenu correctement.

2/ Il n'y a que dix heures obligatoires de formation pratique au sein du FTO. Donc on peut faire 35 heures en dehors du FTO, avec un IRI (Instructeur IFR) qui a une relation avec le FTO. (Standardisation, suivi de la formation etc).

3/ Au vu du point 2, un IRI "sous contrat" avec le FTO peut parfaitement faire 35 heures d'instruction IFR au sein d'un aéroclub ou sur simu (10 heures), sur un avion du club, dès lors qu'il est équipé en vue du vol IFR et entretenu correctement.

Une fois la formation pratique terminée, on passe l'examen pratique IFR privé.

C'est une qualification Franco Française qui donne les privilèges de l'IR Européen, sur avions Fox et au sein de l'espace aérien Français.

Toutefois, il y a encore deux points à noter:

1/ les détenteurs d'un IR étranger peuvent valider cet IR étranger sur leur licence Française pour voler sur avion F en IFR, au sein de l'espace aérien Français.

Pour cela : évaluation rapide en FTO du niveau, puis test en vol.

A condition d'avoir 100 heures en régime de vol IFR (donc cela inclut les heures de formation USA soit 45 heures au minimum)

2/ L'IR Français est de niveau OACI, comme l'IFR américain ou l'IR JAR-FCL. Il est donc prévu de demander aux autres pays Européens de le reconnaître et d'accepter que les pilotes munis de cette qualif puissent passer la frontière.

Du coup rien n'interdit à l'EASA de reprendre ce projet pour arriver à une solution élégante au niveau Pan Européen. Elle a déjà indiqué son intérêt sur la question. Cela lui permettrait de gagner du temps sur le calendrier du groupe de travail FCL 008 qui planche sur le même sujet depuis 3 ans.

Background

Less than 3% of the French private pilots hold an Instrument rating.

An study conducted by AOPA and FFA (French Aero Clubs federation) shows that more than 3000 pilots would like to train for an IR(A) in the next 18 months, if they could be trained in a manner resembling the one used by the FAA. If such rating existed the percentage of rated pilots could grow exponentially in the near future.

They are three main reasons for this situation:


1/ JAR-FCL rules (pan European aviation regulations) have considered that only commercial pilots could be interested in an Instrument rating. Therefore, the instrument rating was made part of the professional training. The written exams are at the level of the ATP written exams. It takes an average of one year of studying to be able to take the written. Most of the students choose to take a ATP written instead of an IR written as it is easier. The ATP written includes the IR written.

2/ One must enroll in a professional flight training school to study for the written exam and for the flight training

3/ The total cost of an IR rating exceeds 20'000 euros.

France vous offre un certain nombre d'avantages, (en plus du soutien et de l'aide de nombreux spécialistes), en terme de réduction sur vos abonnements auprès de revues, location auto et autres..

Rejoignez notre association, et participez au maintien de notre espace aérien, que vous soyez industriel, pilote ou propriétaire. Voler n'est pas un privilège, et l'espace aérien ne doit pas devenir un lieu de restrictions.

 BulAdhesion2011.pdf (38.37 Ko)

[Lire la suite](#)

La boutique AOPA



Veste Softshell, homme ou femme

80,00 €

Veste en Softshell avec poches devant zippées et passepoils réfléchissants.

Modèles : Homme ou Femme
Intégration de 3 membranes techniques pour un usage Outdoor idéal : imperméable, respirant et micro polaire
Taille normale

Toucher doux, veste souple - excellente qualité !!!
Qualité : Shell 96% polyester et 4% Spandex, doublure 100% polyester:
Imperméabilité 5000 mm.
Respirabilité 3000 gr/m²/24h
S - XXL



SWEAT CAPUCHE Femme

39,00 €

Superbe Sweat à capuche de qualité supérieure - molleton gratté épais et très confortable
- taille normale - poignets et taille en côte 2x2 avec 5% Lycra pour une meilleure solidité
- coutures apparentes contrastées très "tendance" ainsi que le cordon de serrage - look très actuel.
Qualité: Coton 80%, Polyester 20%
Poids: 330 g/m².
S - XL



The new Instrument Rating



Scope:

To allow PPL pilots to take a course (written and flight training) that it orientated towards their real needs.

One the training is completed: the PPL is allowed to fly instruments on the same basis as any other professional pilot and adopts the same minimums.

This French license allows French PPL holders to fly IFR on French registered airplanes within French airspace.

There is a provision for foreign IR holders (FAA IR holders) to validate their US IR on their French license.

This French IR meets and exceeds all ICAO requirements for instrument flying licenses and, therefore, could be accepted by any other country that observes ICAO recommendations.

Written Exam



Details:

Under the responsibility of an FTO (Flight training Organization) the student studies all the pertinent subjects.

The written exams for private pilots is centered around the subjects that are pertinent to the conduct of IFR flights using single or twin engine pistons up to FL195. No references to questions such as the hydraulic systems of airliners or the calculation of the Mach number ! Only subjects relevant to what a pilots needs to know. Once the student has completed all his learning objectives, he is signed by the FTO to take the written (exactly like in the USA, except that there are none "one CFII" operations.)

Reference of Learning objective	Exam	Time limit (mn)	Nb qcm
010 + 040 + 092	Air Law Radiocommunications IFR Human factors	75	33
022 + 062	Instrumentation and Radionavigation	60	39
033 + 050	Flight planning and flight following Weather	110	58
TOTAL		245	150

The flight training does not change. French IR pilots have been trained for decades with a good level of proficiency. The practical training meets all ICAO requirements. 40 hours of flight training, with credits for simulator use.

But there are some fundamental changes.

Although the FTO is responsible for the proficiency level of the student, it can accept that part of the training (up to 30 hours) is done by CFI's that are contractually related to the FTO but are training their students within an aero club or on the plane owned by the student. That novelty insures that although the FTO remains in charge of the training, the cost of the training can be driven down drastically. When the flight training is completed, the student takes the practical.

It is a simple, efficient and elegant manner of solving a problem that has lasted to long!

Foreign Instrument rating validation

The holder of a foreign IR, ICAO compliant, may request the validation of his IR on his French license.

Once again, the rules are simple:

The holder of an ICAO compliant IR, with 100 total hours of Instrument flying (sim time, dual time, simulated and actual time, including hours of training received towards obtaining his IR) goes to an FTO that will conduct an assessment of the level of the applicant and conduct a skill test. Upon successful completion of the skill test, the ICAO IR is validated on the French license.

The future



This is a French only rating.

How can it evolve in the future?

AOPA France and the French CAA have been very careful to stick to ICAO requirements and exceed them in all aspects of the training. Therefore, the French Instrument rating for Private Pilots is ICAO compliant.

EASA, the European Aviation Safety Agency, has put together a working group that is working on solving exactly the same problems that have given birth to the French rating. We are hoping that the French experience will be used by EASA to speed up the work undertaken by the FCL 008 workgroup.

In the meantime, other countries in Europe could decide to accept the French rating as an ICAO compliant rating, signing a sort of bilateral agreement with France under which French rated pilots could fly into other European countries such as Germany, the UK or any other European country.

If enough European countries accept the French rating, EASA could decide to adopt a system that is already functional and has been proven as a functioning alternative.

The first candidates should be taking their exams (written and practical skill test) as early as September.

AOPA France wishes to thank and recognize the enormous amount of implication of M. Patrick Gandil, General Director of the French DGAC, M. Maxime Coffin, Head of the mission for general Aviation, French DGAC, M. Jean-Yves Pieri, French DGAC and Jean-Michel Ozoux, President French federation of aero clubs.

Contact:

AOPA France:
Emmanuel Davidson,
Executive Vice-President
edavidson@aopa.fr
+336 4823 5559

[Ajouter un commentaire](#)

Dans la même rubrique :



PARKA

56,00 €

PARKA DOUBLURE MATELASSÉExtérieur : 100% polyester
Oxford.Intérieur: polyester matelassé.
Fermeture zippée avec patte
auto agrippant et pressions
invisibles.

2 poches extérieures zippées.

2 poches intérieures.

1 poche pour téléphone
portable.

Capuche dans le col.

Col doublé polaire.

Zip intérieur pour
personnalisation.

450gr/m2

XS - S - M - L - XL - XXL -
XXXL

T-Shirt Modèle exclusif

18,00 €

T-shirt modèle exclusif - col
"surfeur"Modèle original avec possibilités
de coordonnées avec la
casquette KOBUK

Démarez- vous avec cette

référence incontournable

Qualité: 100% coton peigné

prérétréci.

Poids: 160g/m²

XS - XXL

F-AERO Cavok : utilitaire VFR iPhone
Cannes Air Show
Le TECNAM P2010 au Cannes AirShow
ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE
IAOPA to quiz Goudou
Enquête AOPA - Aviation Générale
Devenez membre AOPA France
RocketRoute, plans de vols faciles - IFR / VFR
Fly with your iPad Apple
Wanted : ROBIN DR 400 160cv

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#)[L'AOPA France](#) | [Aviation Générale](#) | [Les dossiers](#) | [Infos Plateformes](#) | [Infos Pilotes](#) | [Infos Avions](#) | [Intranet](#) | [Témoignages](#)