



## Questions-réponses

**Les sujets concernant l'aviation légère sont nombreux car il s'agit tout à la fois d'aviation, de sport, de loisir, de sécurité ou d'environnement ! Vous trouverez ici une réponse à quelques questions souvent posées dans le domaine des formations, de la réglementation, des validations de licences étrangères, de la météorologie ou des constructeurs.**

Une "faq" spéciale est consacrée à [la réalisation, l'entretien ou l'utilisation de votre aéronef](#) (construction amateur ou en kit, ou avion ancien à restaurer).

**Vous pouvez poser d'autres questions [en temps réel sur notre messagerie](#)** réservée au pilote privé ou indiquer les thèmes que vous souhaitez développer.

---

Les questions ont été classées par thème afin de mieux vous orienter.

- . [Se former à l'aéronautique](#)
- . [Voler](#)
- . [Voler France/Etranger - Flying France/Foreign countries](#)
- . [Voler France/USA - Avions immatriculés "N"](#)
- . [Réglementer](#)
- . [Se tenir informé / Divers](#)

---

## . Se former à l'aéronautique !

> Existe t'il des classes spécialisées en aéronautique dans le secondaire ?

Oui. Elles concernant le CAP et le BEP. Contacter le [GIFAS](#) au 01 44 43 17 00 pour obtenir une brochure et le détail des formations.

> Comment obtenir le B.I.A (Brevet d'initiation aéronautique) et le C.A.E.A. (Certificat d'aptitude à l'enseignement aéronautique) ?

Les conditions d'accès, de passage et d'obtention ainsi que les droits liés au Brevet d'Initiation Aéronautique et au certificat d'Aptitude à l'Enseignement Aéronautique sont détaillés dans la convention du 9 juillet 1999 entre l'[Education Nationale](#) et le Ministère des Transports et les arrêtés d'application.

Un titulaire du BIA peut prétendre à des bourses en s'adressant à son aéro-club ou à une des fédérations suivante : [Fédération Française Aéronautique](#) au 01.44.29.92.00, [Fédération Française de Vol à Voile](#) au 01.45.44.04.78, [Fédération Française d'Ultra Léger Motorisé](#) au 01.49.81.74.43.

> Quel est le coût d'une formation de pilote privé ?

Il est directement lié à l'appareil utilisé et à la région. En retenant le minimum réglementaire exigé pour une formation de pilote privé complète, soit 45 heures, le prix varie de 5000 € à 7500 € auquel il faut ajouter l'inscription en aéroclub et un minimum de matériel (documentation aéro., casque, etc.).

> Quels sont les métiers de l'aéronautique ?

Il en existe un grand nombre que l'on peut regrouper par famille. Pour les métiers techniques au sol s'adresser au [GIFAS](#) (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) au 01.44.43.17.00. Pour les personnels navigants, les ingénieurs et les techniciens s'adresser à L'[ENAC](#) (Ecole Nationale de l'Aviation Civile) 05.62.17.40.23 ou à des écoles agréées.

 Haut de page

---

## . Voler !

### > Quelles sont les associations aéronautiques de ma région ?

S'adresser directement à la fédération concernée suivant l'activité recherchée

- **Vol moteur**  
[Fédération Française Aéronautique](#) (FFA) Tél : 01 44 29 92 00
- **Vol à voile**  
[Fédération Française de Vol à Voile](#) (FFVV) Tél : 01 45 44 04 78
- **Vol libre**  
[Fédération Française de Vol libre](#) (FFVL) Tél : 04 97 03 82 82
- **ULM**  
[Fédération Française de planeur ultra léger motorisé](#) (FFPLUM)  
Tél : 01 49 81 74 43
- **Hélicoptère**  
[Fédération Française de giraviation](#) (FFG) Tél : 01 60 05 71 20
- **Parachutisme**  
[Fédération Française de Parachutisme](#) (FFP) Tél : 01 53 46 68 68
- **Aéromodélisme**  
[Fédération Française d'Aéromodélisme](#) (FFAM) Tél : 01 43 55 82 03
- **pour les avions de collection**  
[Ligue Française des Avions de Collection](#) (LFAC) Tél : 01 60 77 58 07
- **Construction amateur d'aéronefs**  
[Fédération Française des Constructeurs Amateurs et des Aéronefs de Collection](#) (RSA) Tél : 01 42 28 25 54
- **Aérostation (ballons, dirigeables)**  
[Fédération Française d'Aérostation](#) (FFA) Tél : 01 47 23 56 20

### > Comment préparer son vol sur internet ?

Le service de préparation de vol pour l'aviation légère est disponible sur les pages web du service de l'[Information aéronautique \(SIA\)](#).

Ce site, qui propose l'accès à une partie de l'information aéronautique réglementaire, permet aussi d'accéder aux Notams et aux informations météorologiques (TAF, METAR et Cartes) et de déposer un plan de vol pour le trajet défini.

Il offre également la possibilité à chaque usager, par la création d'un « pseudo », de personnaliser un certain nombre d'informations comme la liste des aérodromes fréquentés, ou celle des aéronefs utilisés. De plus, grâce à un code d'accès, ce site dispense gratuitement à tout usager aéronautique qui en fait la demande, des informations de météorologie aéronautique proposés par [Météo France](#).

Pour toute remarque ou complément d'information, n'hésitez pas à contacter le SIA en vous connectant sur le site du [service de l'Information aéronautique](#).

### > Où trouver l'information météorologique pour le V.F.R ?

L'information est dispensée sous forme de textes, de codes ou de cartes. Il existe plusieurs possibilités selon le moyen d'accès à l'information et l'organisme gestionnaire. Certains nécessitent un code d'accès.

Moyens automatiques de Météo France :

- Le téléphone au 08.36.68.10.13 (ou 08.36.68.10.14).
- Le Minitel au 3615 METAR et 3615 METEO.

- Le site [Meteo France](#)
- Internet via [Aéroweb](#)
- Internet via [Olivia](#)

## > Où trouvez les AIC, sup AIP et autres informations aéronautiques ?

Les informations aéronautiques sont disponibles sur le site du [Service de l'Information Aéronautique](#) (SIA). De plus les publications aéronautiques éditées par le SIA peuvent être commandées ou téléchargées.

## > Obligation d'emport et tenue à jour des documents (telles que définies dans l'arrêté du 24 juillet 1991 au chapitre VI) :

"Chapitre VI - DOCUMENTATION

### 6.1. Obligation d'emport des documents

6.1.1. Les documents dont la liste suit doivent se trouver à bord de l'aéronef, tenus à jour et en état de validité. Ils doivent être présentés à la demande des services compétents.

6.1.1.1. Pour tout vol :

- a) hormis le cas des planeurs et des U.L.M., la documentation à jour fixant les conditions et limites d'utilisation de l'aéronef, notamment le manuel de vol ou le document équivalent et la fiche de pesée;
- b) les consignes relatives aux éventuelles utilisations particulières, aux opérations de secours et à l'utilisation des équipements de secours;
- c) le plan de vol de circulation aérienne, lorsqu'il est établi;
- d) sauf pour les vols restant dans la circulation d'aérodrome, les cartes appropriées à la route envisagée et à toute autre route de déroutement.

6.1.1.2. Pour tout vol autre qu'en U.L.M., pour lequel l'aérodrome de décollage et d'atterrissage sont différents :

- a) le certificat d'immatriculation ou le document équivalent;
- b) le document de navigabilité;
- c) le document de limitation de nuisances exigé;
- d) la licence de station d'aéronef, les références et approbations d'installation de l'équipement radioélectrique de bord, si l'aéronef en est équipé (arrêté du 16 juillet 2001 relatif à la licence de station d'aéronef) la licence de station d'aéronef exigée ;
- e) les licences, qualifications, autorisations techniques et carnets de vol (si une autorisation technique y est apposée) des membres d'équipage de conduite;
- f) le carnet de route. Toutefois l'emport de ce document n'est pas obligatoire sous réserve du respect des dispositions prévues au paragraphe 6.2.

6.1.1.3. Pour tout vol en U.L.M., pour lequel les terrains de décollage et d'atterrissage sont différents :

- a) la carte d'identification;
- b) la licence du pilote et si nécessaire la déclaration de niveau de compétence pour la pratique des activités particulières;
- c) la licence de station d'aéronef, les références et approbations d'installation de l'équipement radioélectrique de bord, si l'aéronef en est équipé; (arrêté du 16 juillet 2001 relatif à la licence de station d'aéronef)
- d) la licence de station d'aéronef exigée ;

6.1.1.4. Pour tout vol d'un aéronef français dans un pays étranger :

- a) les procédures, conformes aux dispositions de l'annexe 2 à la convention de Chicago, destinées au commandant de bord d'un aéronef intercepté;
- b) les signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs interceptés conformément aux dispositions de l'annexe 2 à la convention de Chicago;

Ces documents doivent être à la portée de l'équipage.

c) le carnet de route.

6.1.1.5. Pour tout vol comportant une dérogation aux conditions normales de vol :

Les dérogations accordées à cet effet ou leurs copies.

6.1.2. Pour les activités de voltige aérienne et les compétitions de vitesse autour de pylônes, l'emport des documents de bord n'est pas obligatoire.

6.1.3. Les livrets cellule et moteur et la fiche hélice ne sont pas considérés comme documents de bord et ne doivent pas se trouver à bord des aéronefs.

### 6.2. Tenue à jour des documents

6.2.1. Carnet de route

6.2.1.1. Les exigences du paragraphe 6.2.1 ne concernent pas les U.L.M.

6.2.1.2. Tout aéronef doit être doté d'un carnet de route dont la forme est acceptée par les services compétents de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

Le carnet de route doit être tenu à jour et convenablement rempli, au plus tard en fin de journée et/ou après toute anomalie, incident ou accident.

6.2.1.3. La mise à jour du carnet de route doit être faite sous la responsabilité du commandant de bord et signée par lui, notamment en ce qui concerne :

- la date ;
- le nom des membres d'équipage et leur fonction à bord ;
- l'origine et la destination du vol ;

- l'heure de départ et l'heure d'arrivée ;
- le temps de vol ;
- la nature du vol ;
- le carburant embarqué lors de l'avitaillement ;
- les anomalies constatées pendant le vol ou une mention explicite d'absence d'anomalie.

6.2.1.4. Pour les aéronefs français, après toute opération d'entretien, le carnet de route doit être revêtu de l'approbation pour remise en service (conformément au chapitre VII), ainsi que de l'identification de l'organisme ou de la personne physique ayant effectué ces opérations d'entretien.

6.2.1.5. Pour les aéronefs français, après toute action de remise en état consécutive à une anomalie signalée au carnet de route, mention doit être faite des actions correctives effectuées ainsi que de l'identification de l'organisme ou de la personne physique ayant effectué ces opérations.

#### 6.2.2. Documents liés à l'entretien

Le "propriétaire" (au sens du chapitre VII, paragraphe 7.1) doit tenir à jour les documents suivants dans lesquels sont consignées les opérations d'entretien effectuées et leurs résultats :

- le livret d'aéronef ;
- le livret moteur ;
- la fiche hélice ;
- le livret radio."

 Haut de page

## . Voler ! France/Etranger - Flying ! France/Foreign countries

### > Ai je le droit de comptabiliser des heures de vol effectuées à l'étranger sur mon carnet de vol ?

Oui si les heures ont été validées par une autorité aéronautique dans le pays.

### > Une qualification IFR passée à l'étranger est elle utilisable en France ?

**Oui si :**

- la licence afférente est en cours de validité,
- l'état ayant délivré la qualification est membre de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale,
- le candidat a suivi un stage approprié,
- il a satisfait aux examens théoriques et pratiques.

### >Validation licences étrangères / Foreign licenses validation

Vous trouverez ci-après la liste des éléments nécessaires pour l'obtention d'une validation française d'une licence étrangère OACI

- [Documents nécessaires à l'obtention d'une validation française](#)

You will find hereafter the list of documents required to obtain the French validation as a private AIM of a foreign ICAO license

- [List of documents required to obtain a French validation](#)

 Haut de page

## . Voler ! France/USA - Avions immatriculés "N"

### Conditions de vol pour des avions immatriculés "N", en France et aux USA, avec licences françaises (source : FAA)

"FAR 61.3(a,1) states that "when the aircraft is operated within a foreign country, a current pilot license issued by the country in which the aircraft is operated may be used ".

Under the FAR's an aircraft (helicopter) can be used for private flying, commercial operations, or flight instruction as long as the pilot has the appropriate authorization on his French pilot license and flies in France.

As FAR 61.3 does not specifically prohibit these operations they are considered to be allowed."

En d'autres termes, un appareil immatriculé figurant au registre américain peut-être piloté, dans l'espace aérien français, par un pilote détenteur d'une licence française en cours de validité pour toute opération, privée, commerciale ou instruction. Ceci dans la mesure où le pilote est qualifié par la DGAC française pour ce type d'opération et ne sort pas des limites du territoire français. Comme les Federal Aviation Regulations n'interdisent pas spécifiquement ces opérations, elles sont considérées comme étant autorisées (dans la mesure où la DGAC française, souveraine sur le territoire français, n'interdit pas ce type d'opération).

Par contre, vous devez obligatoirement obtenir une équivalence américaine de votre licence française si vous souhaitez piloter cet appareil au delà des limites de l'espace aérien français.

Voici un détail des procédures à suivre pour l'obtention d'une licence américaine à partir d'une licence française. Il est à noter que ces conversions s'obtiennent uniquement aux Etats-Unis, auprès des bureau FAA FSDO (Flight Standard District Office).

En premier lieu, la FAA doit vérifier l'authenticité de la licence auprès des autorités de l'aviation civile qui l'ont émise - ici la DGAC. Vous pouvez trouver le formulaire de vérification d'authenticité à remplir sur le site du "Airman Certification Branch" à l'adresse suivante:

[http://www.faa.gov/licenses\\_certificates/airmen\\_certification/media/verify61-75.pdf](http://www.faa.gov/licenses_certificates/airmen_certification/media/verify61-75.pdf)

NOTA: case 10 du formulaire. Vous devez indiquer l'adresse du bureau FSDO (Flight Standard District Office) dans lequel vous comptez vous rendre pour effectuer les formalités de conversion. Pour les adresses des FSDO sur tout le territoire américain, voyez le site:

<http://www.faa.gov/avr/afs/fsdo/>

Ce formulaire, ainsi que les documents d'accompagnement requis:

- copie de la licence;
- transcription en anglais du certificat médical, visée par les autorités aéronautiques françaises (se renseigner auprès de la Direction Régionale de l'Aviation Civile dont vous dépendez, pour obtenir une attestation en anglais);

doit être envoyé ou faxé à l'adresse suivante:

Airmen Certification Branch, AFS-760  
PO Box 25082  
Oklahoma City, OK 73125-0082  
Fax: 001 (405) 954-9922

Après un délai de 45 à 60 jours, le Airmen Certification Branch vous enverra une lettre confirmant la validité de votre licence. Une lettre sera aussi envoyée au bureau Flight Standard District Office que vous avez indiqué dans le formulaire.

Vous pourrez ensuite vous rapprocher du FSDO et prendre rendez-vous avec eux pour la conversion de votre licence. Les documents à fournir sont les suivants:

- votre licence originale,
- la lettre de Airmen Certification Branch
- une pièce d'identité comportant une photo.

Vous obtiendrez alors une validation américaine de votre licence de pilote privé française. Elle est valable aussi longtemps que la licence française.

 Haut de page

---

## . Réglementer !

### > Qui rédige les textes législatifs et réglementaires sur l'aviation légère ?

La Direction Générale de l'Aviation Civile, une des directions du [Ministère de l'Équipement](#), des Transports et du Logement. Les sujets traités concernent les aérodromes, les aéronefs et leur conduite, les brevets et licences, les documents de navigabilité, les organismes de formation, les manifestations aériennes, etc. D'autres domaines sont partagés notamment avec l'[Éducation Nationale](#), [Jeunesse et Sports](#), [Météo France](#), [Environnement](#), [l'Intérieur](#).

### > Y a t'il une définition légale du transport public ?

Oui, dans le [Code de l'Aviation Civile](#). Le transport public consiste "à acheminer par aéronef d'un point d'origine à un point de destination des passagers, du fret ou du courrier à titre onéreux".

### > Y a t'il une définition légale du transport privé ?

Non. On peut éventuellement le définir par opposition au transport public et noter que les conditions d'exploitation des aéronefs civils en aviation générale définies par [l'arrêté du 24 juillet 1991](#) lui sont applicables.

 [Haut de page](#)

---

## . Se tenir informé / Divers

### > Comment organiser une manifestation aérienne ?

**Il faut se procurer l'arrêté du 4 avril 1996 qui détaille les conditions à réunir, les organismes à prévenir et la logistique à mettre en place. En vente par correspondance ou gratuitement en ligne au [Service de l'Information Aéronautique \(SIA\)](#) à Bordeaux, 05 57 92 55 55.**

### > Quels sont les constructeurs français de monomoteur ?

On peut citer Apex Aircraft (Robin, Cap, Alpha), Socata, Isoire Aviation, etc. La liste complète et le détail des machines produites figurent dans le livre " Le Mondial de l'aviation " qui détaille aussi les constructeurs d'autres aéronefs comme les ULM ou les planeurs...

 [Haut de page](#)

Dernière mise à jour : 30/06/2008      Source : DAST/MAL

[Accueil](#) \ [Grands dossiers](#) \ [Passagers aériens](#) \ [Espace professionnel](#) \ [Environnement](#)  
[Aviation légère](#) \ [Publications](#)

[DGAC](#) \ [Glossaire](#) \ [Qui sommes-nous](#) \ [Contactez-nous](#) \ [Plan du site](#)

 [Flux RSS](#) - [Crédits](#) -

