



**RÉGLEMENTATION**

Par Emmanuel DAVIDSON, photos D.R.

# Qualifications IFR

**QUE D'HISTOIRES!** Lors d'une discussion avec notre instructeur résident, Yves Brucker, nous nous sommes rendu compte de la complexité créée par l'annonce récente de plusieurs types de qualifications IFR. Voici les raisons de leur existence, leurs avantages et leurs inconvénients.

**D**ans les années quatre-vingt-dix, les choses étaient simples ! La réglementation JAR-FCL, premier pas vers l'harmonisation européenne, bien avant la création de l'EASA, voyait le jour et venait s'appliquer à tous les pilotes habitant en Europe.

C'était une révolution, puisque les nations perdaient leur autonomie, sommées d'appliquer une même réglementation pour tous. La bonne volonté de chaque État, à cette époque, reste à démontrer d'ailleurs, mais l'avalanche avait été déclenchée. Elle allait continuer à dévaler les pentes européennes pendant bien des années.

Une des premières constatations faites à l'époque concernait la qualification IFR. Le déroulement des formations et l'organisation de leur hiérarchie ne laissaient aucun doute

Aux USA, depuis toujours, la qualification de vol aux instruments est la première étape qui suit le PPL. Cheminement logique pour ceux qui veulent voler avec plus de sécurité face aux aléas météo.



sur la place que les pilotes privés pouvaient espérer occuper face à l'IFR : il n'y avait tout simplement pas de chaises pour eux. Pas même un strapontin... À cette époque-là, seuls 3 % des pilotes non professionnels disposaient d'une qualification IFR en cours de validité. À comparer avec les 52 % volant aux USA...

Pire, le pilote privé qui, dans un moment d'égarement, pouvait penser un instant passer cette qualification, se trouvait face à un système au grand complet qui lui expliquait que ce n'était pas une idée sérieuse. Il faut dire que les « briques anti-IFR » à assembler pour les privés étaient bien organisées. Les instructeurs et



les chibanis dans les clubs expliquaient aux impétrants potentiels que l'IFR c'était compliqué, réservé à ceux qui volaient énormément, que l'entraînement récurrent hebdomadaire était obligatoire sous peine de devenir dangereux pour soi-même et les autres à très brève échéance. L'absence de machines classées IFR, disponibles en club ou en location, n'arrangeant pas les choses.

Du côté des écoles professionnelles traditionnelles, les stages n'étaient pas prévus pour les pilotes qui avaient une activité professionnelle. Il fallait donc pouvoir dégager du temps durant plusieurs semaines pour suivre son stage pratique.

### Les pilotes privés au combat

Déjà à cette époque, l'AOPA France et d'autres organisations avaient milité pour changer cette situation. Ce fut un combat de longue haleine jusqu'à l'arrivée de l'EASA et encore, ce ne fut pas une mince affaire. L'agence européenne n'est pas intervenue pour le seul bonheur des privés, il aura fallu en effet qu'un directeur général de l'administration aéronautique nationale se fasse le champion de cette cause et que nos cousins anglais fassent une affaire d'honneur du sauvetage de leur qualification nationale « IMC Rating » (une sorte de brevet de base IFR permettant de voler en IFR en dehors de certaines zones).

C'est sans doute un vol en IFR effectué dans le ciel américain, à l'occasion d'un voyage dans le

pays et d'un passage au siège de la branche américaine de l'AOPA, qui a joué le rôle de détonateur auprès du directeur général de la DGAC, à l'époque Patrick Gandil, lui-même pilote passionné. Il a alors pris fait et cause pour la création d'un IFR accessible aux pilotes privés, n'hésitant pas à bousculer son administration et à défier l'EASA en lançant un IFR strictement français pour les privés: le FNIR (French National Instrument Rating).

### Les petits du FNIR...

Il faut dire que cet IFR national a été créé au moment où l'EASA prenait la main sur les licences européennes. La crainte de voir la Gaule devenir le premier dissident sur ce dossier et la crainte de voir le FNIR se déclinier en plusieurs langues avec des accords de reconnaissance réciproques, ont rapidement convaincu l'agence européenne de conclure sur ce dossier qui avait pourtant été placé au congélateur. L'autre argument était les milliers de privés, à travers toute l'Europe, qui avaient choisi d'immatriculer leur avion aux USA et de les piloter avec des licences et qualifications obtenues auprès d'une administration qui leur était beaucoup plus favorable.

Est donc arrivé l'IFR destiné aux privés, basé sur la compétence du pilote et permettant un apprentissage fractionné entre les ATO et les organismes de formation déclarés (DTO – aéro-clubs). L'arrivée du CBIR (Competency Based Instrument Rating) et de

Devenir IFR n'a rien d'insurmontable. C'est une forme de vol qui s'acquiert relativement facilement. Après tout, combien de pilotes « pro » IFR sont-ils formés chaque année ? Il faut juste de la méthode, de la volonté et soudain, les déplacements impossibles en VFR deviennent faciles à réaliser.

l'EIR (En Route Instrument Rating) a été saluée à travers toute l'Europe comme un progrès certain. Cela a permis à nombre de pilotes de faire reconnaître leur IFR FAA en le convertissant en CBIR européen au moyen d'un oral et d'un vol de contrôle avec un examinateur. Le FNIR s'est éteint, remplacé par le CBIR EASA ou par l'EIR (En Route Instrument Rating).

### Quelles qualifs ?

La question est aujourd'hui de savoir quelles sont les différentes qualifications IFR disponibles et quels sont les privilèges, avantages et inconvénients rattachés à celles-ci ?

### Le CBIR

Le CBIR est une gradation de l'IFR complet (IR), spécialement destiné aux pilotes qui n'ont pas de projet professionnel. Il offre plusieurs avantages: la reconnaissance des heures de formation effectuées préalablement en France, en Europe ou à l'étranger: Un théorique débarrassé de nombre de « learning objectives » (sujets théoriques) uniquement utiles aux futurs pilotes professionnels, une formation pratique dispensée tant en ATO qu'en aéro-club, rendant la formation moins onéreuse. Cette qualification est valable non seulement en Europe, mais aussi à l'étranger puisque de niveau OACI. Elle comprend aussi quelques inconvénients comme la nécessité de posséder l'habilitation de compétence linguistique FCL.055D et l'obligation de passer à un IR complet si l'on devient professionnel ou que l'on souhaite piloter des avions complexes (King Air, TBM, jets d'affaires).

Avec l'IFR, on apprend à « débrancher » certains sens auxquels on fait habituellement confiance. Après cela, voler en se fiant uniquement aux instruments devient rapidement une seconde nature. Mais on le fait dans le but de réaliser un vol, parce que la vue des paysages reste l'un des bonheurs les plus intenses !



	OBSOLETE	OBSOLETE			
	<b>FNIR</b>	<b>EIR</b>	<b>BIR</b>	<b>CBIR</b>	<b>IR</b>
Compatible OACI ?	Non	Non	Non	Oui	Oui
Valable en France	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Valable en Europe	Non, sauf accords spécifiques.	Oui	Oui	Oui	Oui
Valable en dehors de l'Europe	Non	Non	Non	Oui	Oui
Théorique	Allégé- Spécial privés	Allégé- Spécial privés	Allégé- Spécial privés	Allégé- Spécial privés	Standard
Heures théoriques	20	10		20	Intégré
Heures pratiques minima	40	15	Pas de minima. Basé sur la compétence acquise, mais il semble illusoire d'acquiescer le niveau demandé au pratique en moins de 40 heures de formation.	40 heures minima. 30 heures hors ATO. 10 heures obligatoires en ATO.	50 heures, mais ramené à 40 heures si détenteur d'un CPL (10 heures de VSV dans le programme de formation pratique du CPL).
Heures simu autorisées			Oui	Oui - en ATO sur simu certifié	Oui
FCL.055D Compétence linguistique anglais	Non	Non	Oui, si vol à l'étranger. Non si vols uniquement en France.	Oui	Oui
Formation pratique	ATO/DTO	ATO/DTO	ATO/DTO en partie	ATO/DTO en partie	ATO
Bimoteur possible ?	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Limitations	Valable en France uniquement, sauf accord bilatéral avec autres pays.	Pas de départs ou d'approches aux instruments. Départ et arrivée VFR/VMC.	Départ : plafond 600 ft et visibilité 1 500 m. Minima approche 400 ft/sol ou minima standard + 200 ft, Visibilité 1 500 m.	Minima standards	Minima standards

### L'ex-EIR

L'EIR était une forme d'IR différente et un peu étonnante. Ses privilèges étaient très limités. Il permettait à un pilote VFR « traditionnel » d'augmenter son horizon aéronautique en se qualifiant. Une fois en poche, celui-ci pouvait partir en VFR/VMC, traverser une couche en IMC, avant de repasser VFR/VMC pour l'atterrissage. La formation dispensée ne couvrait pas les approches et les départs aux instruments qui leur étaient interdits... C'était une sorte de qualification un peu bâtarde permettant de mélanger le VFR et l'IFR. Difficilement compréhensible lorsque l'on considère qu'aux USA, le VFR on top est réservé aux seuls détenteurs de la qualification IFR complète. L'EIR posait donc un certain nombre de problèmes. Par exemple, les contrôleurs étaient un peu perplexes quant à la conduite à tenir face à ces pilotes : fallait-il les considérer comme des IFR ou comme des VFR quand les conditions météo se gâtaient ? De plus, com-

ment pouvait-on être sûr d'avoir les conditions nécessaires pour repasser VFR/VMC après trois heures de vol ? Et quid de la sécurité si la météo était bouchée à l'arrivée et que l'on n'était pas entraîné aux approches aux instruments ?

### Le BIR

Le BIR, « Basic Instrument Rating », a récemment vu le jour ; n'y voyons pas plus qu'une correction de l'EIR. Mais, ce coup-ci, on a intégré les départs et les approches et le même théorique que pour le CBIR. Certains y verront une complexité inutile, mais il faut reconnaître qu'un niveau théorique minimal est nécessaire, ne serait-ce que pour une bonne compréhension d'un système dans lequel on côtoie nécessairement les avions de ligne et le trafic commercial. Le BIR pourrait être comparé avec le brevet de base ou le LAPL. Il s'adresse à ceux qui ne souhaitent pas – ou ne peuvent pas – se lancer dans une formation de type scolaire en présentiel pour

le théorique et dans un stage à plein temps pour la partie pratique. Tout comme pour le CBIR, la formation est adaptée dans son contenu et dans sa forme pour tenir compte d'un public qui va se former au fil de l'eau. Là aussi, il existe des limitations, les minima de départ sont relevés et les minima d'approche sont rehaussés de 200 ft. On peut ensuite passer de l'EIR vers le CBIR. Lui aussi est limité aux avions monopotes et non complexes.

### L'IR

C'est l'IFR complet, identique à celui enseigné depuis des lustres dans toutes les écoles professionnelles. Il est nécessaire à tout pilote qui veut avoir une activité professionnelle. Pas de limitations en matière d'appareils (c'est la même qualification pour un bimoteur léger, un King 360 ou un Airbus A320). Les pros le passent généralement en bimoteur et, s'ils volent en mono léger, font apposer une deuxième qualification de classe sur leur IR.

## Ce système est-il souhaitable ?

Lors de nos conversations avec Yves, nous avons eu un débat de fond sur la nécessité d'en arriver à une situation qui peut sembler complexe de prime abord. N'aurait-il pas été plus simple d'avoir un seul IFR de base que l'on viendrait compléter par des modules additionnels en fonction de l'évolution des machines ou des impératifs d'une carrière? La réponse est évidente: Oui!

C'est le chemin qui a été choisi par les USA. On passe son privé, puis l'IR, avant de continuer par un CPL et une qualification FI (instructeur). La logique est simple: on apprend à voler à vue, on augmente sa sécurité et sa flexibilité avec l'IR, puis on devient pro et FI (ce qui permet d'être payé). C'est ensuite que l'on monte en gamme en accumulant de l'expérience sur différents avions et, une fois que l'on vole sur machines multipilotes ou en transport public en compagnie, on passe l'ATP (Airline Transport Pilot). Ce système prévoit également des



modules additionnels: HPA (High Performance Aircraft), vol à haute altitude, etc., en fonction des avions ou des activités propres à chacun. Simple, élégant et facile.

Mais nous sommes en Europe, avec un certain nombre d'habitudes et le poids d'un passé administratif lourd. Cependant, il faut reconnaître, qu'aujourd'hui, les privés peuvent passer, dès lors qu'ils en ont l'envie, une qualification IFR leur permettant de voler avec une sécurité accrue, sans se transformer en pilote de compagnie aux commandes d'un Airbus ou d'un Boeing. Le fait de

L'IFR, c'est la possibilité de faire reculer, dans une certaine mesure, les limitations météo. Le plus souvent, on ne passe que quelques minutes en couche, avant de retrouver le soleil...

pouvoir se former en grande partie en aéro-club, de passer le pratique sur son propre avion, permet également de faire baisser le coût des formations, traditionnellement très chères avant ces réformes.

Même si nos avis étaient un peu divergents au début de la conversation, Yves et moi en avons conclu que le monde parfait n'existait pas, mais, qu'in fine, la situation était certainement plus favorable à la sécurité et aux aspirations des privés qu'il y a cinq ans. Il ne vous reste qu'à choisir le parfum de votre formation de vols aux instruments et de vous lancer! ✈



# AOPA FRANCE

## Rejoignez NOUS!

Vous êtes pilote? La carte AIRCREW délivrée par l'AOPA France vous permettra de rejoindre une communauté de 500000 pilotes dans le monde, regroupés en 71 AOPA nationales prêtes à vous assister lors de vos voyages, ainsi que de bénéficier de nombreux avantages négociés: redevances aéroportuaires, location de voitures Sixt, abonnements Jeppesen, etc.

**L'AOPA, première association de pilotes au monde, défend la passion et la liberté de voler! Vous avez de l'énergie, une compétence, un peu de temps? Adhérez!**



# VOLER

**C'EST NOTRE LIBERTÉ**  
DÉFENDONS  
LES PILOTES ET PROPRIÉTAIRES  
D'AÉRONEFS



[www.aopa.fr](http://www.aopa.fr)  
[aopafr@outlook.com](mailto:aopafr@outlook.com)  
01 64 62 05 06