

Titre II : Epreuves pratiques

Qualification IFR avion

Article 3 : Les épreuves pratiques.

Les épreuves pratiques en vol sont exécutées sans visibilité extérieure réelle. Ces épreuves peuvent être effectuées sur appareils monomoteurs et bimoteurs. Dans le cas de l'utilisation d'un appareil monomoteur, la qualification de vol aux instruments délivrée n'accorde pas le droit de vol aux instruments sur bimoteur ; une épreuve complémentaire de vol asymétrique est imposée pour accorder ce droit.

En tout état de cause, le candidat devra posséder la qualification de type de l'appareil utilisé ou remplir les conditions nécessaires à son obtention.

Les épreuves portent sur la préparation du vol, le pilotage et les procédures applicables au vol aux instruments. Les appréciations portent sur les points et exercices suivants :

1. Préparation du vol.

1.1. Exploitation des renseignements météorologiques et des informations aéronautiques, établissement du plan de vol et du journal de navigation, préparation des documents de vol.

1.2. Inspection de l'avion (extérieure, intérieure, instrumentales) actions vitales.

2. Pilotage.

2.1. Exécution en vol à vue d'un tour de piste complet à la hauteur de 300 m.

2.2. Exécution en vol à vue d'un tour de piste complet à basse altitude (100 m).

2.3. Décollage à vue, passage du vol à vue au VSV à 100 m.

2.4. Evolution avec changement de régime éventuel sur demande de l'examineur.

2.5. Vol en panneau partiel (compas magnétique, anémomètre, variomètre, altimètre, indicateur de virage et de pente latérale, montre), évolution comportant des changements de régime et de configuration (virages standards).

2.6. Evolution en configuration approche et approche du décrochage

2.7. Virage à forte inclinaison (45°).

2.8. Rétablissement à partir de positions anormales.

2.9. Vols asymétriques : arrêt d'un propulseur en configuration de croisière ou d'attente, montée et descente en ligne droite à des vitesses verticales imposées ; virages standards en descente.

3. Procédures.

3.1. Procédures de circulation et d'attente en région de contrôle : circulation par l'utilisation des aides VHF à la navigation (géniaux, VOR) et des balises MF : attentes sur un rayon VOR à partir d'un point origine ou sur balise MF.

3.2. Procédure de percée aux instruments avec atterrissage à vue précédée éventuellement d'une approche indirecte ou avec remise de gaz sous capote, par l'utilisation des moyens radiogoniométriques à la disposition du candidat (gonio VHF) ou des balises MF, par l'utilisation de l'ILS, éventuellement procédure d'approche au GCA. La hauteur critique et la visibilité horizontale simulée ou réelle seront celles des minima opérationnels prévus par les pilotes de cette catégorie

4 Organisation du travail, du pilote

Les candidats à une qualification de vol aux instruments destinée à être inscrite sur une licence de pilote professionnel avion doivent faire la preuve de leur aptitude à organiser leurs tâches selon une méthode définie.

5 Déroulement des épreuves

5.1. Le candidat doit, lors des épreuves ci-dessus, exécuter toutes les communications radiotéléphoniques réglementaires et faire la preuve que ses connaissances sur les points suivants sont toujours satisfaisantes : Identification des aides-radio, utilisation des groupes du code Q et abréviations d'utilisation courante, communication de détresse, d'urgence et de sécurité, procédures de recherches et sauvetage.

5.2. A la demande du candidat, les épreuves pratiques en vol pour l'obtention de la qualification de vol aux instruments avion peuvent être passées en même temps que l'épreuve pratique en vol pour l'obtention de la licence de pilote professionnel avion. Les épreuves sont aménagées en conséquence, une partie du voyage est alors effectuée selon les règles de vol à vue. En cas d'échec, aucun des titres n'est délivré.