



Jean-Pierre Chambelin DE L'IR PRO A L'IR PRIVÉ

Jean-Pierre Chambelin est à la tête de l'Institut Mermoz depuis 1997. A partir d'octobre, cet organisme proposera une formation supplémentaire destinée aux titulaires d'une licence PPL : l'IR privé.



Depuis le 1^{er} janvier 1997, Jean-Pierre Chambelin préside l'Institut Mermoz, créé en 1952 pour préparer aux examens théoriques des navigants hors ENAC et qui s'est fait une spécialité de la formation à distance. Ce commandant de bord Air France en retraite depuis 2005 totalise aujourd'hui 17 000 heures de vol dont, dit-il en s'amusant, «16999 en IMC».

Si Jean-Pierre Chambelin a pu devenir pilote professionnel, c'est en partie grâce à l'organisme qu'il préside depuis quatorze ans, puisqu'il en a suivi la formation ATPL théorique en 1969. «Je venais de finir mes études d'ingénieur et je voulais devenir pilote. En 1967 j'avais eu l'occasion de pratiquer le vol à voile et d'effectuer quelques heures de vol moteur grâce au BIA, mais comme j'étais l'aîné d'une famille de six enfants, la seule solution pour voler, c'était d'en faire mon métier». Son CPL théorique, il le passe par correspondance, pendant son service militaire. Une époque où, sans internet, il faut attendre jusqu'à trois semaines pour avoir la réponse à une question qui bloque l'élève dans ses études. Les temps ont bien changé...

Dès le mois d'octobre prochain, l'Institut Mermoz proposera une formation supplémentaire, tournée vers les pilotes titulaires d'une licence PPL, l'IR privé. Depuis plus de deux ans maintenant, Jean-Pierre Chambelin participe aux réflexions conduites par la DGAC qui ont abouti à l'arrêté du 24 juin dernier. Celui-ci fixe «les conditions de délivrance de la qualification nationale de vol aux instruments F/M-IR (A) de pilote privé avion et les privilèges associés». Un précieux sésame puisque la FFA estime à 2000 (5% de ses licenciés) le nombre de pilotes prêts à suivre cette formation.

Info-Pilote : Que pourra faire un pilote titulaire d'un IR privé français ?

Jean-Pierre Chambelin : Il s'agit d'une qualification nationale de vol aux instruments. Elle permet de piloter, à titre privé dans l'espace aérien français, un monomoteur ou un multimoteur à pistons en condition IFR jusqu'au niveau 195.

Comment vous êtes-vous retrouvé associé à la réflexion lancée par la DGAC sur ce sujet ?

La FFA est l'un des actionnaires de l'Institut Mermoz. Depuis des années, elle est très attachée à ce qu'un IR accessible aux pilotes privés voie le jour. Il fallait réfléchir sur le contenu théorique de cette formation, la FFA nous a sollicités pour participer à cette réflexion. L'Institut fait aussi partie du GIPAG (Groupement des industriels et professionnels de l'aviation générale), intéressé à la mise en route de ce dossier.

Quelles sont les différences notables entre l'IR professionnel qui était jusque-là enseigné et ce nouvel IR privé ?

C'est surtout dans l'esprit de l'examen que réside la différence. Pierre Podeur, secrétaire général de la FFA qui a suivi ce dossier, et moi-même, avons très fortement insisté auprès de la DGAC, qui a compris notre point de vue, pour orienter les questions de l'examen sur l'aspect pragmatique des choses.

Que deviendra cet IR privé français le jour où sera créé un IR privé européen ?

L'IR privé français se veut «euro-compatible». C'est-à-dire qu'il a été conçu sur la base des recommandations du groupe de travail FCL008 qui a pour mission la création d'un IR privé européen. Comme le lancement de ce dernier prend du temps, la France a créé sa propre réglementation sur des bases européennes. Le jour où l'Europe lancera son propre IR privé (qui permettra de voler au-dessus de tout le territoire européen), les pilotes français pourront convertir leur qualification IR française en européenne.

L'arrêté du 24 juin relatif à l'IR privé a été publié au Journal officiel le 6 juillet. Il est donc applicable dès aujourd'hui ?

Oui, à un détail près. Une instruction à paraître doit encore préciser le contenu du programme que devront suivre les élèves. Ces « Learning Objectives » (LO's) sont actuellement en relecture à l'ENAC. Et c'est précisément sur le contenu que la FFA et l'Institut Mermoz ont travaillé. La relecture devrait être finalisée à la fin juillet. Une fois rendu public, ce programme nous permettra de bâtir notre parcours pédagogique pour, ensuite, faire approuver notre formation.

Quand pourrez-vous accueillir les premiers stagiaires ?

Il faut compter environ deux mois après publication des LO's pour que notre formation soit opérationnelle. Si les délais sont tenus, nos premiers stages pourraient se dérouler dès le mois d'octobre.

Comment se déroule la formation ?

Elle s'étale sur 150 heures, selon le minimum réglementaire. La formation par correspondance de l'Institut Mermoz comprend un stage initial de 15 heures de cours avec un enseignant de la FTO. Le reste de la formation se déroule à distance, grâce à internet, pour que l'élève puisse s'organiser au mieux.

Le stage initial doit-il obligatoirement se dérouler dans les locaux de l'école ?

Nous avons prévu deux solutions. Soit un stage de deux jours dans nos locaux de Rungis, qui couvrira les 15 heures obligatoires en FTO. Soit nos enseignants pourront se déplacer en province pour faire cours à plusieurs pilotes simultanément (six élèves minimum).

Comment s'organise la période de télétravail de l'élève ?

Passé son stage de deux jours, l'élève rentre chez lui avec l'ensemble de la documentation nécessaire (600 pages environ). Il a accès à notre plateforme de formation internet. L'élève étudie ses livres en fonction de ce parcours. Il aura à préparer vingt-cinq devoirs au cours de sa formation. Ceux-ci nous sont envoyés via internet. Quand tous les devoirs sont réussis, nous autorisons l'élève à se présenter à l'examen théorique.

Comment se présentent ces vingt-cinq devoirs obligatoires en cours de formation ?

Ce sont des QCM. Pour les valider, il faut obtenir 75 % de bonnes réponses à chacun. Si un élève n'a pas réussi un QCM au bout de sa troisième tentative, ce qui est rare, notre formation prévoit un blocage pédagogique. L'élève est dans l'obligation d'appeler l'Institut pour exposer ses difficultés. Nous le mettrons en contact avec un professeur pour qu'il reçoive des explications complémentaires. A toutes les étapes de son apprentissage, il peut faire appel à l'un de nos tuteurs.

De combien de temps l'élève dispose-t-il pour compléter sa formation théorique ?

Dix-huit mois à compter du jour où il a pris part au stage initial, selon la réglementation. Ensuite, tout dépend des capacités de l'élève et du temps qu'il a à consacrer à sa formation. On peut raisonnablement penser qu'une personne qui consacre deux heures de son temps journalier à ses cours, à raison de vingt jours

par mois, puisse boucler son théorique en trois à quatre mois.

L'élève a-t-il la possibilité de passer un examen blanc ?

Il peut en passer plusieurs. L'Institut Mermoz a créé un logiciel doté d'une banque de questions très approchantes de celles que l'élève rencontrera le jour de l'examen (les questions officielles sont issues d'une banque de données européenne et traduites en français par la DGAC). L'interface de ce logiciel est semblable à celle des ordinateurs DGAC sur lesquels les élèves passeront leur théorique. Mais attention au bachotage. Je le répète systématiquement à tous mes stagiaires : ce n'est pas productif et c'est le meilleur moyen de rater son examen.

Comment se déroulera l'examen ?

L'examen porte sur sept matières regroupées en trois modules. Dès que le candidat se présente au premier module, un autre compte à rebours de dix-huit mois se met en route. C'est le temps qui lui est imparti pour passer l'ensemble des trois modules de l'examen. Vous avez le choix de vous déplacer au centre d'examen pour passer un, deux ou trois modules. Mais un élève ne peut présenter l'examen que six fois et tenter chaque module quatre fois.

De quoi sont composés les trois modules d'examen ?

Le premier module (53 QCM, 1h15) porte sur la réglementation de la circulation aérienne, les facteurs humains et les radiocommunications IFR. Le second module (39 QCM, 1h) est consacré à l'instrumentation et à la radionavigation. Le troisième module (58 QCM, 1h50) concerne la préparation et le suivi du vol ainsi que la météorologie. Soit un total de 4h05 d'examen (30 minutes de pause entre chaque module) et 150 QCM. Cette organisation a été voulue pour que les trois modules puissent être passés la même journée.

Où passer l'examen théorique ?

Il existe cinq centres d'examen. En métropole, Paris et Toulouse sont des centres informatisés où vous passez votre examen sur ordinateur. Bordeaux est encore au format papier. Sinon, Pointe-à-Pitre et Fort-de-France sont aussi des centres d'examen. Les centres informatisés sont plus souples. L'examen se passe sur rendez-vous. Ailleurs, quatre dates fixes sont imposées aux élèves.

Diriez-vous que l'examen théorique de l'IR privé est facile ou non ?

J'ai entendu à plusieurs reprises que l'IR privé serait un IR pro avec un contenu réduit de 50 %. Il n'en a jamais été question. L'examen sera plus facile que l'IR pro, c'est certain. Mais il faudra quand même l'avoir. Avec 4h05 pour traiter 150 QCM, cela laisse 1,38 minute de réflexion par question. Pas le temps d'hésiter. Ce n'est pas encore le niveau de l'examen IFR américain. Il compte 60 ou 70 questions à traiter en trois heures soit 2,30 minutes par question. Et rappelons qu'il faut 75 % de bonnes réponses pour obtenir l'IR privé français contre 70 % aux Etats-Unis.

Quel sera le coût de la formation théorique ?

Il n'est pas encore fixé définitivement. Mais il sera d'environ 1 200 € tout compris (stage initial, télétravail et documentation). Nous sommes actuellement en discussion avec la FFA pour étudier un tarif préférentiel pour ses licenciés. ●

Propos recueillis par Jean-Philippe Laurent - Photos : DR

La formation pratique plus facile d'accès

Pierre Podeur, secrétaire général de la FFA, fait partie du groupe de travail qui a déjà planché sur le futur IR privé européen. Il a aussi participé aux discussions qui ont abouti au nouvel IR privé français. Pour lui, la partie pratique de la formation est peut-être plus novatrice encore que la partie théorique. « Avant, un PPL intéressé par la qualification IR devait suivre l'ensemble de sa formation pratique dans une FTO. Surtout pour les pilotes habitant en province, cette obligation imposait de passer cinq à six semaines consécutives loin de son domicile, avec les frais associés à ce déplacement (logement, nourriture...). Avec l'IR privé français, les trois-quarts de la formation pratique pourront être assurés dans un club, obligatoirement sur un avion autorisé IFR avec un instructeur qualifié vol aux instruments. »

Combien d'heures de vol seront nécessaires pour couvrir l'ensemble de la formation pratique ?

Sur avion monomoteur, un minimum réglementaire de 40 heures de vol est exigé avant de pouvoir se présenter à l'examen. Sur ce volume, 10 heures de vol doivent être obligatoirement réalisées en FTO (les dix dernières heures de la formation). Les 30 autres heures de vol peuvent très bien se dérouler en club, mais toujours sous la

supervision d'une FTO. Une partie des heures à réaliser en FTO peut s'opérer en simulateur, ce qui a l'avantage de diminuer le coût de l'heure de vol : dix heures au maximum sur un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type I (FNPT I), ou vingt-cinq heures au maximum sur un simulateur de vol ou un entraîneur de navigation et de procédures de vol de type II (FNPT II).

Qu'entendez-vous par « formation en club sous la supervision d'une FTO » ?

Un aéroclub intéressé par la formation de pilotes IFR devra signer un protocole avec la FTO de son choix (la FFA va élaborer ce protocole et labelliser un certain nombre de FTO qui voudront bien travailler avec les clubs). Une fois le protocole signé, le ou les instructeurs IFR du club s'accorderont avec le responsable pédagogique de la FTO pour cadrer la formation selon les souhaits de la FTO car c'est elle qui assurera la fin de la formation (les dix dernières heures de vol) et qui présentera l'élève à l'examen.

Comment un aéroclub intéressé qui n'a ni avion ni instructeur IFR doit-il procéder ?

La FFA va mettre en ligne sur son site internet la liste des clubs possédant un ou des avions IFR dans leur flotte, de façon à ce que les licenciés sachent vers quel club se tourner pour préparer l'IR privé.

Aujourd'hui, sur 2 000 avions volant en clubs, 170 sont autorisés IFR. Il devrait donc y avoir au moins un club par région capable d'assurer cette formation. Une autre solution consiste à moderniser un avion VFR pour en faire un avion IFR, ce que certains clubs ont déjà envisagé. Reste ensuite à trouver l'instructeur.

Justement, comment devient-on instructeur IFR ?

Deux voies d'accès sont possibles, mais dans tous les cas, il faut obligatoirement être pilote professionnel. Soit le pilote est déjà instructeur VFR. Dans ce cas, il doit justifier d'un minimum de 200 hdv en IFR et aller suivre un stage FI extension IR dans une FTO. Soit le pilote n'est pas FI mais totalise déjà plus de 800 hdv en IFR. Ce qui lui donne accès au stage en FTO pour devenir IRI (Instrument rating instructor). Il faut compter une à deux semaines de formation et entre 2 000 € et 4 000 € d'investissement.

Pour un pilote, quel investissement financier représente la partie pratique de l'IR privé ?

Tout dépend évidemment des compétences du pilote. Mais en se référant aux minima obligatoires, il faut considérer 30 heures de vol en aéroclub sur avion IFR (environ 150 à 200 €/hdv) auxquelles on ajoute 10 heures de vol en FTO (à 350 € l'heure). Soit un coût total de 8 000 € minimum.