

Depuis le début de 2025, l'ATCF propose une formation au Basic-IR.

Qu'est-ce que le Basic-IR?

Le Basic-IR est une qualification de vol aux instruments permettant au titulaire de conduire un vol en régime IFR dans toutes les phases de vol, départ, croisière, arrivée et approche, qui a été spécialement conçu pour être accessible aux pilotes privés qui ont un métier en dehors de l'aéronautique et n'ont que peu de temps à consacrer à leur formation, soit facilité.



Un théorique simplifié qui n'expire pas

Pour ce faire, l'examen théorique ne contient par exemple que 60% des questions de l'examen CB-IR, et les 40% restants ne sont que des connaissances. De plus, l'examen théorique n'expire pas; si la formation pratique s'éternise en raison d'aléas de la vie, l'investissement de temps et d'argent dans la formation théorique n'est pas perdu.

Pas d'Anglais requis

La barrière de la langue a sauté. Contrairement à ce qui est le cas pour l'IR, il n'est pas obligatoire d'avoir et de maintenir une compétence en langue anglaise.

Pas de nombre minimal d'heures de formation

Une des particularités notables du BIR, et la raison pour laquelle il ne répond pas aux exigences de l'OACI, est qu'il n'y a pas de minimum d'heures de formation là où l'OACI exige un minimum de 40 heures. Cela permet notamment de mieux maîtriser le coût de la formation, par exemple en utilisant un simulateur non certifié. La contrepartie est que cette qualification n'est valable qu'au sein des pays membres de l'AESA, soit l'Europe élargie à la Suisse, l'Islande et la Norvège.



Des minima majorés

Pour simplifier un peu les minima de préparation, afin de partir en vol en IFR, le plafond doit être de 600 ft avec 1500 m de visibilité au départ, à l'arrivée et au décollage.

Les minima opérationnels sont majorés de 200 ft par rapport aux minima publiés.

Prorogation simplifiée

La Basic-IR peut être prorogée sur expérience une année sur deux. L'autre année il faut faire un test de compétence avec un examinateur, ce qui s'apparente à faire une balade en IFR avec quelqu'un d'expérimenté en siège droit.

Une formation théorique et pratique en 3 modules

La formation se décompose en 3 modules:

Module 1: Le vol sans visibilité (VSV)

Module 2: Les procédures de départ, d'arrivée et d'approche

Module 3: Les procédures en-route

Chacun de ces modules comporte un examen théorique et une formation pratique.

Le Basic-IR au sein de l'ATCF

Avant de débiter la formation, y consacrer de temps et de l'argent, nous conseillons aux candidats de passer l'audiogramme à sons purs (chez un audioprothésiste) pour s'assurer que l'audition ne posera pas de problème, ainsi que de se rapprocher de notre équipe pédagogique pour faire un vol d'évaluation.

Si ces deux points s'avèrent positifs vous pourrez vous inscrire à la formation théorique Basic-IR chez Mermoz Flight Academy



Conditions d'entrée en formation

La réglementation exige que le candidat soit titulaire au moins d'un PPL(A). L'ATCF recommande cependant que le candidat ait en plus déjà acquis une certaine expérience en

tant que commandant de bord, à titre indicatif de 100 heures. A titre de comparaison, l'IR requiert une expérience préalable de 50 heures en commandant de bord.



Formation pratique

La formation pratique comporte

- Des briefings longs (cours théoriques orientés pratique)
- Des séances de simulateur avec un instructeur
- Des vols en double commande

Avant de débiter la formation pratique il est fortement recommandé d'avoir bien entamé les cours théoriques, de préférence avoir terminé le Module 1, car en particulier les briefings longs se basent sur des connaissances acquises au cours de la formation théorique.

La formation pratique se déroule en grande partie sur un simulateur pour acquérir les techniques de base dans un environnement contrôlé.

Vol sans visibilité (Module 1)

Dans le module 1 on apprend à contrôler l'avion dans les 4 dimensions par seule référence aux instruments. On va décoller, faire une transition au vol aux instruments, faire des montées et des descentes rectilignes, à V_Z constante ou vitesse constante, faire des virages au taux standard (taux-1), faire des montées et des descentes en virage, compenser les effets du vent pour réaliser des figures parfaitement géométriques. En cas de panne d'un ou plusieurs instruments il faut apprendre à garder le contrôle à l'aide des instruments restants. On va aussi apprendre à identifier si un instrument en panne ainsi que contrôler l'avion sans cet instrument (panneau partiel), et identifier les effets du givrage. Finalement on apprend à

sortir de positions inusuelles, avec de fortes incidences, inclinaisons, et aux limites de l'enveloppe de vol.

A l'issue des séances de simulateur, nous irons faire au moins 2 vols en IFR afin de mettre en pratique ce que nous avons appris, et achever le module 1.

Radionavigation

Après avoir appris à contrôler l'avion sans visibilité extérieure, nous retournons au simulateur pour apprendre à naviguer à l'aide des instruments de radionavigation, VOR, NDB et GPS en utilisant différents types d'afficheurs, OBI, HSI, RMI, ADF. On va apprendre à intercepter des radiales en éloignement, en rapprochement. On va apprendre à faire des "retournements", à survoler une balise pour revenir s'aligner sur une radiale prédéterminée, estimer la distance de la station, anticiper quand il faut se mettre en virage pour intercepter un axe. On apprendra aussi à suivre des arcs DME.

Procédures d'attente, de départ, d'arrivée et d'approche (Module 2)

Nous débutons le module 2 par les attentes, l'exercice le plus redouté par les pilotes en raison de la charge en calcul mental. Nous ferons des attentes sur des axes matérialisés par des GPS ou des VOR, avec des temps de retour imposés ou des distances d'éloignement imposées.

Ensuite nous ferons des départs standardisés avec le souci de respecter des pentes imposées, avant de passer aux procédures d'arrivée qui s'enchaînent tout naturellement sur des procédures d'approche, RNP ou conventionnelles, 3D et 2D, et même chronométrées.

Désormais la formation au simulateur est terminée, et se poursuit en vol pour achever le module 2 en faisant des procédures, et en particulier des procédures d'approche et d'attente.



Procédures en-route (Module 3)

Nous terminons par les procédures en route que nous n'avons pas encore couvertes dans la partie radio-navigation. Suivi de navigation, calcul du temps d'attente, gestion de conditions météorologiques adverses rencontrées en route, traitement de pannes, dégagement

Estimation des coûts

L'exemple ci-dessous est donné à titre indicatif. Il n'inclue pas le coût de la formation théorique, ni des frais administratifs ou d'examineur.

Élément	H	Coût unitaire	Coût
Vol d'entrée en formation	1,5	303 €	455 €
Briefings - ATCF	18	55 €	1 100 €
Simulateur	20	90 €	1 800 €
Instruction en vol - DA40 DC	15	303 €	4 545 €
Vol de contrôle	2	303 €	606 €
Total			8 506 €