

Ce document contient tous les renseignements nécessaires pour planifier un stage FI :

- Prérequis réglementaires
- Extrait de la convention FFA-ENAC
- Déroulement de la formation
- Choix du centre de formation
- En pratique
- Profil et rôle de l'instructeur

1• PRE-REQUIS / RAPPELS RÉGLEMENTAIRES

Référence réglementaire : FCL.915.FI

- Etre âgé de 18 ans révolus.
- Avoir satisfait au vol de pré-admission au cours des 6 mois qui précèdent le début du stage.
- Avoir suivi au moins 10 heures d'instruction au vol aux instruments dont 5 heures maximum peuvent avoir été effectuées dans un FSTD.
- Avoir effectué au moins 30 heures sur SEP dont au moins 5 heures dans les 6 mois qui précèdent le vol de pré-admission.
- Avoir réalisé 20 heures de vol en campagne en tant que pilote commandant de bord, incluant un vol minimum de 540 km/300 Nm au cours duquel aura été effectué un atterrissage avec arrêt complet sur 2 aérodromes différents de celui du départ.

Pour les titulaires d'une licence PPL :

- Détenir une attestation de réussite aux certificats CPL (A) ou ATPL(A) ou avoir effectué un stage Pré-FI au sein de l'ATO ENAC.
- Avoir effectué au moins 200 heures de vol sur avion ou TMG dont 150 heures en tant que PIC.

Pour les titulaires d'une licence PPL (sans CPL ou ATPL théorique) :

- Les titulaires d'un PPL ne détenant pas le CPL ou ATPL théorique se verront, à l'issu du stage, délivrer un FI L, limité à la formation LAPL(A).
- L'obtention d'un CPL théorique ou ATPL théorique permettra alors la levée de cette limitation.

2• EXTRAIT CONVENTION FFA – ENAC

Article 5 : Dépôt des candidatures et convocations en stage / paragraphe 5.1

[...] Les candidats présentés par une structure affiliée et préalablement validés par la FFA, doivent prendre contact avec les personnels affectés à la gestion des stages FI (Muret et/ou Biscarrosse) afin de prendre connaissance du contenu du dossier d'inscription.

A la suite du contact entre le stagiaire et l'ENAC, il sera adressé au candidat un courriel comprenant le dossier d'inscription, un descriptif de l'évaluation en vol et du métier d'instructeur avion, le dossier d'évaluation en vol ainsi que la liste des évaluateurs possibles, à charge au candidat de choisir son évaluateur.

L'évaluation pratique peut être passée à bord d'un avion de l'ENAC ou d'un avion fourni par le candidat.

Si l'évaluation est passée à bord d'un avion de l'ENAC, la durée du vol est facturée sur la base du tarif de l'avion considéré « sans instructeur ». Si elle est passée sur un avion fourni par le candidat, la prestation de l'évaluateur n'est pas facturée. La fiche d'inscription dûment complétée et signée doit être jointe au paiement.

Une fois l'évaluation réussie, le candidat renvoie à l'adresse "stagefi@enac.fr" le compte rendu d'évaluation signé..

En cas d'échec à l'évaluation pratique, la période minimale pour présenter une nouvelle évaluation est fixée à un mois entre la première et la seconde évaluation, six mois entre la seconde et la troisième, et un an entre toute tentative ultérieure.

Les personnels chargés de la gestion des stages FI par l'adresse fonctionnelle "stagefi@enac.fr" doivent impérativement et sans délai, être tenu informés des dates programmées et des résultats de ces évaluations, ceci afin de maintenir le plan annuel de programmation des stages FI proposés à la FFA.

L'attribution d'une place en stage se fera à réception du dossier complet en fonction des desiderata du candidat et des places disponibles à cet instant. En cas de désistement, l'attribution de la place laissée vacante sera proposée à la personne du stage suivant ayant la date d'évaluation la plus ancienne.

Article 6 : Obligations de l'ENAC / paragraphe 6.1

Le stage de formation initiale FI(A) proposé par l'ENAC se déroule en trois phases. Le centre ENAC de MURET programme ainsi tout au long de l'année ces phases (1 à 3) :

- **Phase 1** : Psychopédagogie (1 semaine)
- **Phase 2** : Maniabilité et pilotage en place droite (1 semaine)
- **Phase 3** : Apprentissage et restitution des leçons dispensées par le futur FI(A) (4 semaines)

(*)

L'admission en phase 3 est conditionnée par la réussite à un contrôle de progression en fin de phase 2.

Un stagiaire ne peut démarrer une phase 3 que si ce contrôle présente un résultat satisfaisant et que le délai entre sa date de réalisation et l'entrée en phase 3 est strictement inférieur à un an (365 jours). En cas de délai supérieur, un nouveau contrôle de progression sera réalisé, à la charge du stagiaire.

La fin de la phase 3 se traduit par un test officiel de délivrance de la qualification FI(A).

L'ENAC est le responsable exclusif de l'organisation de ce test pour les stagiaires qui lui sont confiés.

Article 8 : Obligation des stagiaires

Les stagiaires devront se conformer, pendant la durée de leur formation, aux dispositions du règlement intérieur du centre ENAC de formation.

En cas d'indiscipline répétée ou manquement grave au règlement intérieur, l'ENAC pourra proposer l'exclusion d'un stagiaire lors d'un entretien contradictoire. Dans ce cadre et sans préjuger de la décision finale, l'ENAC se réserve la possibilité de suspendre la formation du stagiaire.

En tout état de cause, les décisions relatives aux stagiaires, concernant leur exclusion d'un stage pour cause d'indiscipline ou manquement grave au règlement intérieur, seront prises en dernier ressort conjointement par la FFA et l'ENAC.

Les documents et le matériel qui seront confiés au stagiaire à titre temporaire devront être restitués en fin de formation. Ils demeurent la propriété exclusive de l'ENAC.

(*) Le centre ENAC de BISCARROSSE programme également les phases 2 et 3.

ARTICLE 9 : Difficultés rencontrées en stage

• Paragraphe 9.1.1 Interruption de stage indépendante de la volonté du stagiaire

Si un stagiaire ne peut poursuivre intégralement une formation pour des raisons indépendantes de sa volonté (accident, maladie, etc.), ou pour des raisons imputables ou non à l'ENAC (problèmes persistants de météo, indisponibilité durable d'aéronefs par exemple) et que celles-ci remettent en cause l'issue de la formation dans les délais prévus, il lui sera proposé une interruption du stage et une admission ultérieure pour une formation complémentaire dans une période à convenir entre l'intéressé et l'ENAC.

• Paragraphe 9.1.2 Interruption de stage en raison d'insuffisance technique ou pédagogique du stagiaire et compléments de formation

En cas de difficultés techniques ou pédagogiques rencontrées en cours de formation et si celles-ci compromettent définitivement l'issue positive de la formation, le stagiaire pourra se voir proposer :

- Soit un complément de formation à effectuer à la suite du stage ou après une période de répit ;
- Soit une interruption de sa formation en cours, assortie d'une recommandation en termes de perfectionnement ou de réentraînement. Il ne pourra être réadmis en formation qu'après avoir satisfait à une nouvelle évaluation opérée dans un centre de l'ENAC.

Dans tous les cas, le stagiaire pourra renoncer à la poursuite de sa formation.

Avant d'accéder à la phase 3 du stage de formation initiale FI(A), chaque stagiaire est soumis à un contrôle de progression en fin de phase 2. Seul un résultat satisfaisant permettra au stagiaire d'aborder la dernière étape de sa formation.

En cas de niveau insuffisant décelé en cours de phase 2, le stagiaire ne sera pas présenté au contrôle de progression. La prise en charge d'un éventuel complément de formation se fera comme suit:

- Pour les stagiaires en "liste 1": conformément à l'avenant n°2 à la convention ENAC-FFA ENAC/2023/R/0017) :
 - Les deux premières heures sont prise en charge par l'ENAC (non facturées).
 - Les deux heures suivantes sont à la charge de la FFA qui remboursera l'aéroclub facturé qui lui est affilié. Ces heures peuvent être utilisées en phase 2 et/ou 3 du stage FI.
 - Les heures suivantes sont à la charge du stagiaire sur la base des tarifs publics de l'ENAC.

Ces 4 premières heures de complément peuvent également être utilisées pour le vol de réadmission en phase 2 ou 3 ou pour un vol de contrôle en cas d'échec précédemment.

En cas d'échec au contrôle de progression, l'ENAC proposera un réentraînement et une nouvelle présentation à ce contrôle. Dans ce cas, la prise en charge se fera conformément à la convention ENAC-FFA en vigueur.

- Pour les stagiaires en liste 2, le complément de formation sera à la charge du stagiaire sur la base des tarifs publics de l'ENAC.

3• DÉROULEMENT DE LA FORMATION

1. STAGE PRE-FI

(durée : 4 jours ouvrés)

Centre de MURET

- Stagiaires concernés : Pilotes PPL non titulaires d'un CPL ou ATPL théorique (A).
- Ce stage permet de s'assurer du niveau théorique des candidats en termes de principes du vol, connaissance des aéronefs, navigation, préparation des vols, réglementation, météo etc.

2. VOL DE PRE-ADMISSION ou EVALUATION

- Stagiaires concernés : Tous futurs stagiaires souhaitant suivre l'ensemble de la formation FI(A) au sein de l'ENAC.
- Evaluation à réaliser dans les 6 mois précédant le début de la phase 1.
- Le but de ce vol est de s'assurer que le candidat maîtrise l'ensemble des compétences indispensables à l'accomplissement d'un vol VFR, avec suffisamment d'aisance et de disponibilité.

3. PHASE 1 - Module « Teaching and Learning »

(durée : 5 jours ouvrés)

Centre de MURET

- Stagiaires concernés : Tous futurs stagiaires.
- Formation théorique axée sur le développement des compétences d'instructeur vol orientées vers l'enseignement et l'apprentissage (Psychopédagogie).

4. PHASE 2 - Module « Pilotage en place droite et Connaissance »

(durée : 5 jours ouvrés)

Centres de MURET et BISCARROSSE

- Stagiaires concernés : Tous futurs stagiaires.
- Acquérir en place droite un niveau de pilotage « CPL » tout en commentant ses actions.
- Etre capable d'expliquer ses connaissances appliquées à la dynamique du vol.
- Phase comprenant un contrôle de progression en vol dont la réussite conditionne l'entrée en phase 3.

5. PHASE 3 - « Techniques pédagogiques »

(durée : 4 semaines)

Centres de MURET et BISCARROSSE

- Stagiaires concernés : Tous futurs stagiaires.
- Phase à réaliser dans les 12 mois maximum après réussite au contrôle de fin de phase 2.
- Développer et acquérir les compétences nécessaires pour conduire en autonomie une séance d'instruction en vol du programme PPL CBT ENAC.
- Cette phase se termine par la présentation au test final FI(A).

4• CHOIX DU CENTRE DE FORMATION

Les phases 2 et 3 sont programmées soit à Muret, soit à Biscarrosse.

Les stages se font sur DA40 à Muret et sur TB10 à Biscarrosse.

Bien que l'objectif du stage soit essentiellement pédagogique le changement d'avion entre les deux phases peut être très perturbant pour le stagiaire.

Pour cette raison il est obligatoire d'effectuer les deux phases sur le même avion, donc dans le même centre.

5• EN PRATIQUE

Commencez par vous assurer que vous détenez les prérequis pour effectuer le stage, ou qu'ils seront détenus au plus tard à l'entrée en phase 1.

Pour tout renseignement, écrivez à la boîte fonctionnelle : stagefi@enac.fr

Les inscriptions au PréFi, à la phase 1, 2 ou 3, se font exclusivement au travers de la boîte fonctionnelle suivante : stagefi@enac.fr .

Nous vous communiquerons la liste des évaluateurs habilités par l'ATO pour le vol de pré évaluation. Il faut effectuer ce vol dans les 6 mois précédant l'entrée en phase 1.

Nous vous engageons fortement à effectuer ce vol le plus tôt possible, trop de candidats sont contraints de modifier leur stage car ils n'ont pas pu effectuer l'évaluation. L'évaluateur doit impérativement faire partie de cette liste sous peine de nullité de l'évaluation.

Si 1 mois avant le début du stage le vol de pré-admission n'est pas effectué, nous nous réservons le droit de libérer la place en stage pour un candidat en liste d'attente.

Quelques temps avant la phase 1, vous recevrez de la documentation pour préparer le stage, notamment la documentation de l'avion utilisé pendant le stage.

Mme Laurence EVRARD	05 62 14 78 24 07 64 47 28 37	stagefi@enac.fr
Mme Laëtitia HEMON	05 58 82 54 46 07 64 47 38 38	stagefi@enac.fr

6• PROFIL ET RÔLE DE L'INSTRUCTEUR

Instructeur, un réel métier

Exercer la fonction d'instructeur requiert à la fois des compétences aéronautiques et pédagogiques, un engagement fort vis-à-vis des élèves et une implication de tous les instants. On peut donc considérer que, même lorsque cette activité est exercée à titre bénévole, l'instructeur doit être animé par un puissant enthousiasme et faire preuve d'une grande conscience professionnelle. Etre instructeur doit être perçu avant tout comme un métier même s'il n'est exercé que pendant des loisirs.

Instructeur, une activité qui allie la passion pour le vol et celle de l'enseignement

Enseigner l'art du vol c'est être animé par l'envie de partager ses connaissances et ses savoir-faire, de transmettre le goût pour les choses de l'air et d'apporter le plaisir aux élèves au travers de ce qui leur est enseigné. L'engouement pour la formation peut dépasser la passion vouée au pilotage.

L'enseignement du vol est motivant et gratifiant ; les progrès et la réussite de ses élèves sont, pour l'instructeur, une abondante source de satisfaction. Mais si les joies sont nombreuses, former à l'aéronautique requiert un effort permanent pour se remettre en question, pour s'adapter aux dispositions et aux caractères des élèves et pour se tenir à jour des évolutions continues de l'aviation.

Instructeur, une charge exigeante et parfois difficile

Instruire demande un professionnalisme sans faille car c'est au travers de la formation que l'exemple est véhiculé. L'instructeur est un des acteurs essentiels de la sécurité aérienne ; il en transmet les fondements dès le début de l'apprentissage. Il façonne ainsi "l'esprit de sécurité" que l'on retrouve comme une empreinte chez ses propres élèves mais qui se répand plus largement dans les aéroclubs, les écoles et tout l'environnement aéronautique.

L'instructeur incarne la référence. Il doit toujours être prêt à apporter conseils à ses élèves comme aux pilotes plus confirmés. Il est un modèle observé par tous et, sans relâche, se doit d'être à la hauteur de ce qui est attendu de lui. Il ne doit pas décevoir même pris en défaut d'une erreur ou d'une maladresse. C'est au contraire au travers de ses propres défaillances et de la manière avec laquelle il les accepte et les corrige qu'il conquiert une grande part de sa crédibilité.

La curiosité, l'investissement et le goût du travail bien fait sont pour l'instructeur des vertus capitales que l'on retrouve dans ses qualités de pédagogue mais aussi d'organisateur, d'animateur et de décideur. Il est donc un des piliers de l'institution aéronautique.

L'instructeur enseigne une matière difficile qui allie le goût pour une technique fine, la perception de l'environnement, le travail de l'intelligence et l'habileté du geste. L'élève pilote a beaucoup à apprendre et cède parfois au découragement. Autant que d'apporter la science du vol, l'instructeur se doit d'encourager les vocations et de soutenir les motivations.

Face à des actes répréhensibles, Il doit aussi savoir faire part de sa désapprobation ou formuler des remontrances mais toujours avec un souci de la pédagogie assorti de beaucoup de bienveillance. L'instructeur doit donc faire preuve d'un excellent sens des relations humaines.

Instructeur, une vraie responsabilité

L'instructeur transmet à ses élèves des éléments qui les accompagneront tout au long de leurs vies de pilote.

Son enseignement est une marque indélébile. C'est parfois les premiers gestes enseignés par un instructeur en début de formation qui, des années plus tard, sauvent un pilote d'une situation difficile.

La responsabilité de l'instructeur dépasse donc le seul acte de la formation ; instruire, c'est constituer un capital pour l'avenir.

Se préparer à devenir instructeur

Devenir instructeur, c'est laisser s'achever le long mûrissement d'une vocation qui, imperceptiblement, a trouvé son origine dans l'enchantement ressenti dans ses premiers vols et qui rapidement a suscité l'envie de le faire partager. C'est cette idée de partage qui constitue l'épine dorsale du métier d'instructeur. Non seulement il s'agit de transmettre, de faire comprendre et de faire maîtriser une technique mais c'est surtout l'idée de faire accéder aux joies profondes qu'apportent le vol et le pilotage des avions.

Devenir instructeur nécessite certes des connaissances et des compétences qui sous entendent un programme de révision, d'entraînement et de perfectionnement. Mais s'y préparer c'est aussi anticiper sur son futur rôle de formateur, c'est s'imaginer face à ses élèves, deviner leurs questions et leurs attentes, pressentir leurs émotions et peut-être leurs craintes.

Mais tout cela n'est pas forcément très compliqué car tous les pilotes ont d'abord été des élèves, ils connaissent tous les situations d'instruction vues depuis "l'autre côté de la barrière", et savent ce qui motive et ce qui décourage. Certains ont de suite été séduits par le vol, d'autres ont dû s'accrocher ; certains ont été charmés par l'habileté de leurs instructeurs, d'autres ont détesté leurs méthodes. C'est en fait dans sa propre vie d'élève que s'écrivent les premiers fondements du métier d'instructeur. C'est à ce moment que se perçoit ce qu'il faudrait faire et ce qu'il ne faudrait surtout pas faire et que se construit l'esprit pédagogique.

En conclusion, pour se préparer à devenir instructeur, s'il est indispensable de s'assurer un bon niveau de connaissances et de compétences techniques, il est tout aussi important d'aborder les compétences pédagogiques et non techniques en se replongeant dans ses souvenirs d'élève.