

PPL PRATIQUE (octobre 2021)

Ca y est ! Le grand jour approche. Vous avez effectué au moins 45h de vol (dont 25h en double commande minimum, 10h en solo dont 5h de navigation en campagne minimum), la navigation triangulaire de 150 Nm, et votre instructeur vous estime prêt pour passer votre PPL pratique (vous avez déjà bien entendu validé votre PPL théorique).

1. Vol de préparation au PPL pratique

Votre instructeur va alors se rapprocher du responsable pédagogique (RP), lequel désignera un instructeur du club (autre que votre instructeur référent) pour passer une sorte de PPL blanc.

Ce vol n'est pas un test, mais une répétition un peu plus courte de ce que sera le PPL pratique, le but étant de sortir un peu de la routine des vols avec votre instructeur référent. Vous avez certainement déjà volé avec d'autres instructeurs lors de votre progression, comme il est vivement recommandé pour profiter des expériences de chacun.

Pour ce vol, vous prendrez donc contact avec l'instructeur désigné par le RP pour lui demander quelle navigation préparer. Sachez qu'en seconde partie du vol, comme lors du test pratique PPL, l'instructeur vous demandera de réaliser un ou plusieurs exercices parmi ceux étudiés lors de votre progression (cf. annexe 1 : déroutement, décrochage, encadrement, panne en campagne....).

Le but est de vous mettre dans les conditions de l'examen, aussi bien pour la préparation, que le briefing et le vol lui-même, sans toutefois faire un vol aussi long que lors du test.

Ce sera notamment l'occasion de faire une dernière répétition du type de briefing que vous ferez à l'examineur le jour du test. Un canevas est proposé en annexe 2, avec une liste d'items à aborder (vous pouvez en aborder d'autres si vous le jugez nécessaire bien sûr).

Ce sera aussi l'occasion pour l'instructeur, comme lors du test PPL, de tester vos connaissances théoriques (cf. annexe 3 pour une liste de sujets, non exhaustive bien entendu). Dans l'absolu les questions peuvent porter sur l'ensemble du programme PPL théorique, mais normalement elles porteront plutôt sur les aspects pratiques du vol, la documentation ainsi que sur la connaissance de votre avion.

2. Formalités pour l'inscription au PPL pratique

Une fois ce vol de préparation réalisé, vous devrez remplir, en liaison avec le RP et votre instructeur, 2 formulaires, les 52 FORMEXA et 65 FORMEXA (cf. annexe 4).

Le RP se chargera ensuite de les transmettre à la DSAC Ouest et de vous trouver un examinateur.

3. Le test pratique PPL : programmation

Le RP vous communiquera le nom de l'examineur choisi, ainsi que ses coordonnées (c'est l'Aviation Civile qui désigne l'examineur, même si le RP peut proposer un nom).

Vous devrez alors prendre contact avec lui, pour fixer 2 dates pour le vol (la seconde au cas où le vol ne pourrait pas être réalisé le jour J, pour mauvaise météo ou autre).

Lors de ce contact, l'examineur vous donnera la navigation à préparer ; vous aurez donc quelques jours pour la préparer tranquillement, en général une triangulaire avec 2 terrains.

Il conviendra de réserver l'avion choisi pour une demi-journée entière (prévoyez large, un créneau de 4h en liaison avec l'examineur). Même si les VF et SS sont relativement similaires, et que vous avez certainement volé sur les 2 lors de votre parcours, réservez celui sur lequel vous avez réalisé vos derniers vols pour vous sentir à l'aise.

Il est rappelé que les tests sont prioritaires, donc si l'avion n'est pas disponible (avec un peu de préavis quand même), voyez avec le RP qui annulera ou décalera certains vols pour vous permettre de réaliser votre test.

4. Le jour J

4.1 Avant le vol

L'examineur vous aura donné une heure de RDV pour le briefing. Il faudra vous assurer, si l'examineur n'est pas du club, que votre instructeur ou le RP est là pour ouvrir le portail.

Vous aurez préparé l'avion à l'avance (plein fait et avion propre).

Pour le vol, en plus de la documentation habituelle (dont la pochette VFR à jour...), il faudra avoir avec vous :

- votre carte d'identité ou passeport,
- votre certificat médical de classe 2,
- les 52 et 65 FORMEXA (que le RP aura normalement déjà transmis à l'examineur)
- les lunettes VSV (que l'examineur pourra vous demander de mettre pour un ½ tour aux instruments, n'hésitez pas à les tester avant avec votre instructeur),
- un casque de rechange, au cas où le vôtre ou celui de l'examineur soit défaillant.

La météo !!!

C'est à vous de décider si les conditions météo du jour permettent ou pas le vol. Vous êtes seul juge, ne vous laissez pas influencer. Evidemment, si la météo prévue ne permet pas de faire le vol le jour prévu, appelez l'examineur à l'avance pour reporter le vol pour vous éviter un déplacement inutile au club.

Les règles minimales à respecter sont la réglementation et le manuel de vol de l'avion (pour le vent de travers par exemple).

Cependant, mais vous pouvez décider autrement, il paraît raisonnable de partir en test avec :

- un plafond en route supérieur ou égal à 1500',
- une visibilité en route supérieure à 10 km,
- la visibilité et le plafond sur les terrains de départ, d'arrivée et de déroutement permettant évidemment de se poser (éventuellement en VFR spécial sur les terrains

contrôlés, en arrivant au dessus des circuits avec la marge nécessaire pour les terrains en auto-info...),

- un vent acceptable sur les terrains prévus. Attention lorsque le vent plein travers dépasse 10 kts ou que le vent dépasse 20-25 kts avec des rafales...à vous de voir en fonction de votre maîtrise des atterrissages vent de travers, mais mieux vaut éviter de se mettre dans des situations inconfortables....

4.2 Le vol

La 1^{ère} partie du vol se déroule en général comme prévue, et à un moment donné (soit après le 1^{er} terrain, soit après le second), il se passera quelque chose.....

Prenez donc le temps de réfléchir lors de la préparation, comme pour toute navigation, sur quels terrains vous allez vous dérouter si nécessaire, comment les rejoindre, quels points de repères faciles sont à votre disposition, comment intégrer les circuits des différents terrains (c'est d'ailleurs une des étapes du briefing, cf. annexe 2, paragraphe sécurité)...

L'examineur a toute latitude, il peut vous simuler une panne (que vous devrez traiter selon le manuel de procédures secours, éventuellement en vous dérouant ou en vous posant en campagne), il peut vous demander de vous dérouter cause météo, faire tel ou tel exercice de maniabilité de l'annexe 1....

Après les exercices de maniabilité ou le dérouement, la navigation retour vers le terrain sera de la responsabilité de l'examineur : cependant, si vous n'êtes pas perdu, et que vous vous sentez de faire la navigation retour, ne vous en privez pas !!!

4.3 Evaluation du vol

L'examineur remplira le formulaire 15 FORMEXA (facilement accessible sur internet), dans lequel vous retrouvez les exercices qui peuvent être demandés ainsi que les critères d'évaluation.

Prenez en connaissance avant, vous verrez ainsi par exemple quels sont les écarts maximaux attendus en altitude ou en vitesse (cf. en annexe 5 les extraits intéressants de la 15 FORMEXA que vous pouvez retrouver en ligne).

5. Formalités à l'issue du vol

Au retour du vol, l'examineur vous remettra la 15 FORMEXA remplie, que votre instructeur et le RP devront signer. Il vous remettra aussi l'attestation provisoire de réussite (dernière page de la 15 FORMEXA), valable 8 semaines en attendant que la DSAC Ouest vous envoie votre licence PPL par courrier.

Vous devrez ensuite envoyer une demande à la DSAC Ouest. L'annexe 6 détaille la procédure à suivre, et vous liste les documents à fournir, en particulier :

- le formulaire 15 FORMEXA signé,
- la photocopie de votre CNI ou passeport,
- la photocopie de votre attestation médicale de classe 2,
- la photocopie de l'obtention du PPL théorique,

- le justificatif de la redevance (80 euros) que vous aurez payée préalablement via internet (redevances aviation civile/titre de personnel aviation civile navigant/pilote non professionnel),
- une enveloppe auto-affranchie.

6. Conclusion

L'un des critères importants est bien sûr la sécurité : il ne faut donc pas faire d'impasse dessus ; si vous avez un doute, c'est qu'il est temps d'agir :

- vous sentez que la météo se dégrade, quid du demi-tour ou de l'évitement ?
- votre approche n'est pas stabilisée à cause du vent ou autre, vous allez vous poser trop long, quid de la remise de gaz ?....

L'examineur jugera votre aisance générale, votre capacité à prendre des décisions, à appréhender la situation dans son ensemble, à surveiller le ciel et à assurer la sécurité....

Il appréciera votre capacité à interrompre l'approche lorsqu'elle n'est pas stabilisée.

Ne soyez pas déstabilisé si vous ratez un exercice, ça arrive à tout le monde, le but est de s'en rendre compte et de réagir en conséquence, et d'en faire abstraction pour le reste du vol.

Exemple : vous ratez votre exercice d'encadrement (ce qui n'empêche pas de « se battre » pour essayer de récupérer l'affaire tant qu'on est assez haut), vos paramètres en courte finale ne vous permettent pas de vous poser en toute sécurité ? Pas de souci, vous prenez la décision de remettre les gaz : bonne réaction ! Faites cependant une remise des gaz propre ! et proposez de vous représenter pour en refaire un.

L'examineur pourra vous demander de le refaire dans la foulée, ou plus tard dans le vol. Vous devrez aussi être capable, au retour du vol, d'analyser pourquoi vous avez mal réalisé tel ou tel exercice.

Ne vous inquiétez pas, si le club estime que vous êtes prêt, c'est que vous l'êtes.

L'examineur est là pour vérifier votre aptitude à la licence de PPL et la qualité de la formation de l'école.

Et n'oubliez pas qu'un PPL réussi se fête au bar, autour d'un pot !!!!

A bon entendeur.....

ANNEXE 1

Ce qu'il faut maîtriser en vol pour le PPL

C'est le formulaire 15 FORMEXA qui fait référence pour la liste des exercices qui peuvent vous être demandés le jour du test.

Les virages à 60° ne sont plus au programme, mais ils méritent d'être maîtrisés.

De même, il faut avoir fait des décrochages en virages, même si seule l'approche de décrochage en virage est au programme désormais.

Panne au D/L

R/G

T/GO

Sortie virages engagés

Sortie positions unusuelles.

Virages 45° et 60° (même si les virages à 60° ne sont plus au programme du PPL)

Pilotage basses Vi

Décrochage ligne droite en lisse, approche de décrochage en virage configuration approche et ATR (le PPL prévoit seulement l'approche de décrochage en virage, mais il est préférable d'avoir aussi fait des décrochages en virages lors de sa progression)...

ATR sans volets

Circuit basse hauteur

Panne en campagne

Encadrement

Interruption volontaire vol

Descente spirale 1.45 Vs (pour passer sous la couche dans un trou si besoin)

½ tour aux instruments (s'entraîner avec les lunettes VSV éventuellement)

Utilisation des moyens radio navigation

Procédure pour se retrouver après un égarement

Stop and Go (sur piste suffisamment longue)

Traitement des pannes (il y a les pannes urgentes et graves qu'il faut connaître par cœur, et les autres où on a le temps de sortir le manuel des procédures secours)

ANNEXE 2

Proposition de canevas de briefing

Pour mémoire, le briefing doit comporter un certain nombre de points, dont les suivants listés ci-dessous. Vous devez pour cela avoir avec vous les documents (dossier météo, NOTAM, cartes VAC...). Certains peuvent être sous forme électronique, mais il est conseillé d'avoir au moins les cartes VAC sous forme papier car l'électronique peut tomber en panne...

Pour rappel, les applications type SDVFR, s'ils elles sont extrêmement utiles, ne sont pas officielles. Il faut donc récupérer les informations (NOTAM, météo, cartes VAC...) sur les sites officiels : SIA, OLIVIA, AEROWEB....

- **Météo** : du plus général au plus particulier
 - o carte générale météo (fronts...), TEMSI,
 - o METAR et TAF terrains de départ et destination, en route, terrains de déroutement, plafonds attendus....
 - o WINDTEM, vent en route...
 - o Donc, peut-on réaliser le vol en toute sécurité ???
- **NOTAM** : terrains de départ, d'arrivée, terrains de déroutement ou terrains de secours, NOTAM en route....y a-t-il des restrictions pour le vol ?
- **Activation zones sur le trajet** (AZBA.....), éventuels SUPAIP qui pourraient vous concerner....
- **Perfos avion** : masse au D/L et ATR, centrage, distance D/L et ATR en fonction conditions du jour,
- **Navigation** : du D/L à l'ATR. Le **cœur du briefing** : concrètement, comment vous allez réaliser votre navigation :
 - o à quel endroit vous déclencher le chrono,
 - o puis branche par branche, l'altitude choisie, le cap, les points de repères choisis que vous allez identifier en vol, l'influence du vent, l'altitude de sécurité....
 - o les arrivées sur les terrains prévus (étude carte VAC, position manche à air...)...
 - o présentation du log de navigation (il faut l'avoir, même si vous naviguez principalement avec la carte)
- **Radio** : du D/L à l'ATR, votre plan radio (TWR, SIV, AFIS.....), à quel endroit vous avez prévu de changer de fréquence...
- **Bilan carburant** : en détaillant votre calcul,
- **Sécurité** :
 - o Conditions MTO du jour ? Vent de travers (pensez à la remise de gaz), cas de températures élevées, évitement en cas de grains, plafond ou visibilité qui baissent, quand faire demi-tour..... ?
 - o que faire en cas de panne ?
 - Déroutement à l'arrivée, quel terrain rejoindre ?
 - Panne urgente sur telle ou telle branche, sur quel terrain aller en priorité ? Etude de la carte VAC correspondante....
 - Panne radio, procédure, où aller ?
 - ATR en campagne ?

ANNEXE 3

Questions (liste non exhaustive) que vous devez maîtriser le jour du test

Connaître son avion (procédures normales et secours, vitesses, régimes, pré-affichages...)

Vi décrochage (lisse, 1^{er} cran et 2^{ième} cran)

A quoi servent 1.45Vs, 1.3Vs.....

Performances D/L, distance D/L, distance roulement, centrage, masse max.

Emplacement et utilisation de la balise de détresse, à quoi correspondent les antennes sur l'avion.....

Calculer un bilan carburant

Conditions météo VFR, comment savoir si on a la visi suffisantes (1 kt = 0.5 m/s, donc à 100 kts on parcourt 500 m en 10 s....).

Règle calage QNH, 1013, semi-circulaire

Caps vrai, magnétique, déclinaison, déviation, où les trouver...

Intégration aérodrome

Procédure panne radio

Savoir lire les NOTAM, TEMSI, TAF, METAR (connaître les sigles ou abréviations)

Que sont les zones AZBA, les SUPAIP (où les trouver.....)

Utilisation site SIA, AEROWEB, OLIVIA

Connaître tous sigles ou abréviations des cartes VAC que vous avez avec vous

Connaître la légende des 500 000

Règles des différentes classes d'espaces, G, TMA D ou E, CTR.....

Connaître la composition de la pochette VFR et l'avoir avec soi

Connaître la documentation à emporter en vol

Influence des virages donc du facteur de charge sur les Vi de décrochage



Différences entre virages glissés et virages dérapés

Emplacements des moyens anti-feu à Tours (extincteurs...)

ANNEXE 4

52 et 65 FORMEXA

A récupérer en ligne

	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile - Direction des Personnels Navigants - Pôle Examens FORMULAIRE D'INSCRIPTION - EPREUVE D'APTITUDE PRATIQUE PPL(A) / PPL(H) / BPL / SPL - LAPL(A) / LAPL(H)	
52FormExa	Révision 05 – 06/05/2021	1/2

Pensez à remplir ce formulaire électroniquement avant de nous l'adresser

Élève pilote	<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> M ^{me}	Date de Naissance			
Nom		N° téléphone			
Prénom(s)		Courriel			
Certificat théorique	Date d'effet	Certificat médical	Date d'effet		
	Date limite de validité		Date limite de validité		
Instructeur(trice)					
Nom / Prénom					
N° instructeur(trice)					
Epreuve pratique d'aptitude et Examinateur(trice)					
J'ai l'honneur de vous adresser la candidature de l'élève pilote, nommé ci-dessus, en vue de l'obtention de la licence					
		<input type="checkbox"/> PPL	<input type="checkbox"/> LAPL	<input type="checkbox"/> BPL	<input type="checkbox"/> SPL
dans la catégorie		<input type="checkbox"/> Avion	<input type="checkbox"/> Hélicoptère	<input type="checkbox"/> Ballon	<input type="checkbox"/> Planeur (hors TMG) <input type="checkbox"/> Planeur (TMG)
Date prévue	Lieu de l'examen	Marque / Modèle			
Examinateur(trice) proposé(e)		Nom	Prénom	N°	
Examinateur(trice) suppléant(e) proposé(e)		Nom	Prénom	N°	
Date et signature de l'élève pilote ou du (de la) représentant(e) légale(s) si l'élève pilote a moins de 18 ans			Responsable Pédagogique (ou RP délégué)		
Nom		Prénom			
Je certifie l'exactitude des renseignements ci-dessus.					
Date		Signature			
ATO / DTO					
Nom					
Numéro d'enregistrement					

- Seul ce formulaire est à adresser à la DSAC/IR au plus vite au moins 5 jours avant la date prévue de l'épreuve. Les autres pièces justificatives sont jointes au dossier de demande de délivrance de la licence, téléchargeable sur le site du ministère.
- L'épreuve ne pourra pas avoir lieu avant que l'administration n'ait retourné l'accusé de réception**.

*Partie réservée à l'Autorté***



Examinateur(trice) désigné(e)			
Nom		N° Examinateur(trice)	
Prénom		N° Téléphone	
Observations			
DSAC / IR	Date	Signature	

La présente désignation de l'examinateur reste valable tant que sont valides sa qualification de classe/type concerné et ses privilèges d'instructeur et d'examinateur pour cette classe/ce type.

Obligations FE :

Vérifier que le candidat dispose de tous les prérequis pour se présenter à cette épreuve (FCL 250.c / BFCL 130 / SFCL 130 ; dans le cas contraire, l'épreuve sera invalidée) à savoir les documents suivants valides le jour de la réussite complète à l'épreuve d'aptitude pratique :

- le certificat d'aptitude théorique (et non les lettres de résultats)
- le certificat médical
- l'attestation de formation pratique appropriée (ab initio ou titulaire d'une licence) incluant la recommandation de l'ATO / DTO

 MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS <small>Direction Générale de l'Aviation</small>	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile - Direction des Personnels Navigants - Pôle Examens FORMULAIRE D'INSCRIPTION - EPREUVE D'APTITUDE PRATIQUE PPL(A) / PPL(H) / BPL / SPL - LAPL(A) / LAPL(H)			 <small>Direction Générale de l'Aviation Civile</small> DSAT
	52FormExa	Révision 05 – 06/05/2021	2/2	

ATTESTATION A RENSEIGNER ET A SIGNER PAR LE CANDIDAT

Cf. FCL 015 c et d, ainsi que l'AMC1 ARA GEN.315 (a)

(à joindre avec le formulaire d'inscription à l'épreuve d'aptitude pratique BPL / PPL / SPL - LAPL)

M M^{me} Nom Prénom

J'atteste :

Ne pas détenir une licence Part.FCL conforme au règlement UE 1178/2011 / Part.BFCL conforme au règlement UE 2020/357 / Part.SFCL conforme au règlement UE 2020/358 dans la même catégorie d'aéronef délivrée par un autre Etat de l'Espace Economique Européen (dans le cas contraire la licence devra auparavant être transférée en France),

Ne pas avoir sollicité la délivrance d'une licence dans la même catégorie d'aéronef auprès d'un autre Etat de l'EEE,

Ne pas être sous le coup d'une sanction prononcée à mon encontre par un autre Etat de l'EEE et portant sur une licence concernant la même catégorie d'aéronef.

Je reconnais avoir pris connaissance des dispositions de l'article 441-1 du Code pénal, reproduites ci-dessous, relatives aux faux. De plus, en cas de violation de ces dispositions, nonobstant les sanctions pénales susceptibles de m'être infligées, je reconnais avoir été informé(e) que la décision d'acceptation fera l'objet d'une décision de retrait immédiat.

I recognize to have acquainted with provisions of the article 441-1 of the Penal code, reproduced below, relative to the false. Furthermore, in case of violation of these measures, in spite of the penalties susceptible to be imposed on me, I recognize to have been informed that the decision of acceptance will be the object of a decision of immediate withdrawal.

« Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques. Le faux et l'usage de faux sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 45000 euros d'amende. »

"Forgery consists of any fraudulent alteration of the truth liable to cause harm and made by any means in a document or other medium of expression of which the object is, or effect may be, to provide evidence of a right or of a situation carrying legal consequences. Forgery and the use of forgeries is punished by three years' imprisonment and a fine of €45.000."

DATE

Signature Elève Pilote

**ATTESTATION DE FORMATION PRATIQUE EN VUE DE LA DELIVRANCE D'UNE PPL(A) ET RECOMMANDATION DTO / ATO**

(Le FE vérifie ce formulaire à l'aide du carnet de vol et la validité des certificats théorique et médical.)

Pensez à remplir ce formulaire électroniquement avant de nous l'adresser

CANDIDAT(E) AB INITIO		
REGLEMENT (UE) 1178/2011 PART FCL.210.A a)	NOM de naissance (MAJUSCULES) NOM d'épouse (MAJUSCULES) Prénom(s) (tels qu'inscrits sur la pièce d'identité)	
Formation - Instruction au vol en DTO / ATO Date de début de formation Date de fin de formation (dernier vol en solo ou en double commande)	Exigences minimales réglementaires 25 h de vol en double commande 10 h de vol en solo supervisé comportant : <ul style="list-style-type: none">• 5 h en campagne en solo• 1 vol de 270 km (150 NM) en campagne en solo au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ.	Exigences réalisées h mn Ⓢ h mn Ⓢ h mn Départ à LF Escale à LF Escale à LF Arrivée à LF h mn Ⓢ + Ⓢ h mn
Total	45 h sur avion ou TMG * dont 5 h maximum sur simulateur FSTD	

* FCL.235 b) : l'instruction au vol doit être effectuée sur la même classe ou le même type d'avion ou de TMG que celui utilisé pour l'examen pratique.

RECOMMANDATION DTO / ATO (à compléter en MAJUSCULES)	
Nom de l'organisme de formation ayant assuré la formation pratique	N° d'enregistrement DTO / ATO
Personne compétente pour engager cette responsabilité	
<input type="checkbox"/> M Nom	Prénom
<input type="checkbox"/> M ^{me} Téléphone	Courriel (lisible et en minuscules)
En qualité de (fonction) , je certifie que l'élève pilote, nommé ci-dessus, a suivi une formation pratique conforme au règlement UE N°1178/2011 modifié, terminée à ce jour, en application du FCL.030 b) et qu'il (elle) est recommandé(e) pour se présenter à l'épreuve d'aptitude pratique en vue de l'obtention d'une licence PPL(A) dans la catégorie d'aéronef « avion ».	

Fait à Le Signature

ANNEXE 5

Extraits 15 FORMEXA (récupérable en ligne)

Direction Générale de l'Aviation Civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
Direction Personnels Navigants
Pôle examens



Nom du candidat ou numéro de licence:

CONTENU DU TEST POUR LA DELIVRANCE D'UNE PPL(A)

- (a) La route suivie pour le test de navigation sera choisie par l'examineur. La route devra se terminer sur l'aérodrome de départ ou un autre aérodrome. Le candidat sera responsable de la planification du vol et s'assurera que tous les équipements et les documents pour l'exécution du vol sont à bord. La section navigation du test aura une durée permettant au candidat de démontrer ses capacités à suivre une route avec au moins trois points de report identifiés et pourra, après accord avec l'examineur, être faite lors d'un test séparé.
- (b) Le candidat indiquera à l'examineur toutes les vérifications et les actions effectuées, y compris l'identification des moyens radio. Les vérifications devront être accomplies conformément à la checklist approuvée ou au manuel de vol de l'avion sur lequel le test est effectué. Pendant la visite prévol, le candidat pourra être interrogé sur les réglages de puissance et de vitesse. Les performances au décollage, à l'approche et à l'atterrissage devront être calculées par le candidat en accord avec le manuel d'utilisation ou le manuel de vol de l'avion utilisé lors du test.

PERFORMANCES ACCEPTABLES

- (c) Le candidat devra démontrer sa capacité à :
- (1) manoeuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
 - (2) exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision ;
 - (3) faire preuve de jugement dans la conduite du vol ;
 - (4) appliquer ses connaissances aéronautiques ;
 - (5) garder à tout instant le contrôle de l'avion de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manoeuvre ne laisse jamais de doute ;
- (d) Les limitations suivantes constituent une orientation générale. L'examineur doit tenir compte des conditions de turbulence, des qualités de vol et des performances du type d'avion utilisé.
- | | |
|---|-----------------------------------|
| | ± 200 Pieds (si avion ME utilisé) |
| (1) hauteur : | |
| (i) vol normal | ± 150 Pieds |
| (ii) avec panne moteur simulée | (si avion ME utilisé) |
| (2) cap ou alignement avec les aides radio: | |
| (i) vol normal | ± 10 ° |
| (ii) avec panne moteur simulée | ± 15 ° |
| (3) vitesse: | |
| (i) décollage et approche | +15/-5 noeuds |
| (ii) tout autre régime de vol | ± 15 noeuds |

CONTENU DU TEST

- (e) Les contenus du test de délivrance et des sections établies dans l'AMC devront être utilisés pour le test en vue de la délivrance de la PPL(A) sur avions (SE et ME) ou sur TMG:

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Ref : 15Formexa

Utilisation des checklists, jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion ou du TMG par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, etc. appliqués dans toutes les sections.

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Section 1		Opérations avant le vol et départ			
		1ère tentative		2ème tentative	
		réussite	échec	réussite	échec
a	Documentation avant le vol, NOTAM et briefing METEO				
b	Calculs : masse et centrage, performances				
c	Inspection avion et entretien				
d	Procédures moteur au démarrage et après mise en route / défaillances				
e	Roulage et règles de circulation au sol, procédures avant décollage				
f	Vérifications au décollage et après décollage				
g	Procédures de départ de l'aérodrome				
h	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie				

Inscrire uniquement les initiales examinateur

1ère tentative Réussite Échec

2ème tentative Réussite Échec

Section 2		Maniabilité			
		1ère tentative		2ème tentative	
		réussite	échec	réussite	échec
a	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie				
b	Vol rectiligne en palier avec variations de vitesse				
c	Montée				
	I. Meilleur taux de montée / meilleure pente				
	II. Virages en montée				
	III. Mise en palier				
d	Virages à moyenne inclinaison (30°)				
e	Virages à grande inclinaison (45°) incluant la reconnaissance et la sortie d'un virage engagé				
f	Vol à vitesse très lente avec et sans volets				
g	Décrochage				
	I. Décrochage en lisse et sortie avec utilisation de la puissance moteur				
	II. Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente en configuration approche				
	III. Approche du décrochage en configuration atterrissage				
h	Descente				
	I. Avec et sans puissance moteur				
	II. Virages en descente (à grande inclinaison et puissance réduite)				
	III. Mise en palier				

Inscrire uniquement les initiales examinateur

1ère tentative Réussite Échec

2ème tentative Réussite Échec

Ref : 15Formexa



Utilisation des checklists, jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion ou du TMG par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, etc. appliqués dans toutes les sections.

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Section 3		Procédures en route				
		1ère tentative		2ème tentative		Inscrire uniquement les initiales examineur
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Planification du vol, navigation à l'estime et lecture de carte					
b	Tenue d'altitude, de cap et de vitesse					
c	Orientation, respect et actualisation des estimées, tenue à jour du log					
d	Déroulement vers un aéroport de dégagement (planification et mise en oeuvre)					
e	Utilisation des moyens de radionavigation					
f	Contrôle de la capacité élémentaire au vol aux instruments (virage de 180° en IMC simulé)					
g	Gestion du vol (vérifications, systèmes carburant et givrage carburateur etc.)					
h	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie					

1ère tentative Réussite Échec

2ème tentative Réussite Échec

Section 4		Procédures d'approche et d'atterrissage				
		1ère tentative		2ème tentative		Inscrire uniquement les initiales examineur
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Procédure d'arrivée sur l'aéroport					
b*	Atterrissage de précision (piste courte), atterrissage vent de travers (si les conditions le permettent)					
c*	Atterrissage sans volets					
d*	Approche en vue de l'atterrissage à puissance réduite (uniquement monomoteur)					
e	Posé et décollé (touch and go)					
f	Remise de gaz à basse hauteur					
g	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie					
h	Actions après le vol					

1ère tentative Réussite Échec

2ème tentative Réussite Échec

* ces items peuvent être combinés à la discrétion du FE

Ref : 15Formexa



Utilisation des checklists, jugement dans la conduite du vol, contrôle de l'avion ou du TMG par des références visuelles extérieures, procédures antigivrage et dégivrage, etc. appliqués dans toutes les sections.

COMPTE-RENDU POUR LA DÉLIVRANCE DE LA LICENCE PPL(A)

Section 5		Procédures anormales et d'urgence				
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
	Décollage interrompu à une vitesse raisonnable					
a	Panne moteur simulée après décollage (monomoteur)					
b *	Atterrissage forcé simulé (monomoteur)					
c	Atterrissage de précaution simulé (monomoteur)					
d	Situations d'urgence et de détresse simulées					
e	Questions orales					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

Section 6		Vol asymétrique simulé et items pertinents de la QC/QT				
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5		1ère tentative		2ème tentative		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		réussite	échec	réussite	échec	
a	Simulation de panne moteur après le décollage (à une altitude de sécurité, sauf si effectuée dans un simulateur)					
b	Vol asymétrique : approche et remise de gaz					
c	Vol asymétrique : approche et atterrissage complet					
d	Arrêt moteur volontaire et redémarrage					
e	Communications ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol					
Si applicable, et à l'appréciation du FE, tous les items pertinents de l'épreuve d'aptitude de la QC/QT, parmi la liste ci-dessous, peuvent être inclus						
f	I. Systèmes de l'avion comprenant l'utilisation du pilote automatique					
	II. Utilisation du système de pressurisation					
	III. Utilisation des systèmes dégivreurs et antigivreurs					
g	Questions orales					
		1ère tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	
		2ème tentative		<input type="checkbox"/> Réussite	<input type="checkbox"/> Échec	

* ces items peuvent être combinés à la discrétion du FE

Ref : 15Formexa

ANNEXE 6

Coordonnées DSAC Ouest

Bureau des licences à Brest :

bf.licences.dsaco@aviation-civile.gouv.fr

DSAC Ouest
Aéroport de Brest-Bretagne
CS 20301 GUIPAVAS
29806 BREST Cedex 9

Tél : 02 98 32 02 29 ou 02 98 32 85 56 ou 02 56 31 27 27

Lien pour constituer le dossier de demande de licence :

<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/02iFormlic.pdf>

Vous avez sur les pages suivantes la procédure et la liste des pièces à fournir rappelés dans la document accessible par le lien ci-dessus.

Guide formulaire interactif : À lire impérativement

- 1/2) Pour **télécharger** le formulaire depuis le site sur votre bureau :
- ↳ Utiliser le navigateur « Firefox » → Logiciel disponible : [ICI](#)
 - ↳ Cliquer le bouton « Télécharger » → Situé en haut à droite du navigateur ou « Clic droit : Enregistrer sous »
- 2/2) Pour **utiliser** les formulaires interactifs :
- ↳ Ouvrir le fichier PDF avec Adobe Acrobat Reader DC → Logiciel disponible : [ICI](#)
 - ↳ Ouvrir le fichier PDF sur votre ordinateur uniquement ☞ ou ☞
- Conseils pour **l'envoi du formulaire** ☞ ou ☞ :
- ↳ Pensez à remplir ce formulaire électroniquement
 - ↳ Si vous ne souhaitez pas signer électroniquement : Remplir le formulaire électroniquement, l'imprimer, le signer et l'envoyer
 - ↳ La liste des **adresses mails postales** DGAC (Pôle Licences) auxquelles vous pouvez envoyer vos documents se trouve : [ICI](#)
- Un **problème** avec nos formulaires interactif **?** :
- ↳ Vous pouvez retrouver toutes les informations relatives à l'utilisation des « i-Formlic » sur le site du Ministère : [ICI](#)
 - ↳ Le tutoriel vidéo pour signer électroniquement le formulaire est disponible : [ICI](#)

Informations générales :

Compétences linguistiques :


- **Si le test en vol a été passé en français** : La compétence linguistique en français sera saisie.
- ↳ Si le navigant est de **nationalité française**, de langue maternelle française (attesté par une déclaration sur l'honneur du navigant) ou situation considérée comme équivalente au regard de la compétence linguistique en français : Le niveau 6 est attribué.
 - ↳ **Sinon** : Le niveau 4 est attribué (fin de validité : fin du 48ème mois à compter du mois du test).
- **Si le test en vol a été passé en anglais** : Le niveau 4 en anglais VFR sera attribué systématiquement quelle que soit la nationalité du navigant (fin de validité : fin du 48ème mois à compter du mois du test) en application de l'AMC3 FCL.055(c).
- NB** : Si le navigant estime que sa compétence linguistique est de niveau supérieur au niveau 4, il doit passer l'épreuve du FCL.055(b) (anglais VFR). S'il a déjà passé l'épreuve anglais VFR, le niveau obtenu lui sera attribué.

Pièces à fournir :

Les documents de cette liste déjà fournis lors de l'inscription à l'examen pratique n'ont pas besoin d'être renvoyés.

- Photocopie d'une pièce d'identité précisant la nationalité :
 - ↳ Pour les **élèves pilotes français**, passeport ou carte nationale d'identité.
 - ↳ Pour les **élèves pilotes étrangers** : passeport ou carte nationale d'identité.

⚠ La photocopie du permis de conduire ne sera pas acceptée.
- Original ou copie du certificat théorique d'aptitude PPL(A) ou CPL(A) ou ATPL(A) ou licence LAPL(A) en état de validité.
- Attestation de formation pratique en vue de la délivrance d'une PPL(A) complétée et signée :
 - ↳ **65FormExa** : Dans le cadre des formations ab-initio ;
 - ↳ **66FormExa** : Dans le cadre d'une délivrance par expérience ; et selon le cas, la copie d'une licence LAPL(S) **OU** la copie du brevet de base **OU** la copie d'une licence européenne (Part-FCL) dans une autre catégorie d'aéronef (sauf ballon).
 - ↳ Ces formulaires sont disponibles à l'adresse Internet suivante : [ICI](#)
- 15FormExa** : Original ou copie du formulaire de compte rendu de l'examen en vol complété et signé.
 - ↳ Disponible à l'adresse Internet suivante : [ICI](#)
 - ↳ Vérifiez qu'**aucun** champ du formulaire n'a été oublié.
- Copie du certificat médical de classe 1 ou classe 2 conforme à la Part MED en état de validité, délivrée par un centre aéromédical (AeMC) ou un examinateur aéromédical (AME) agréé de classe 1 ou 2 d'un Etat de l'EEE ou de la Suisse appliquant la PART MED du règlement 1178/2011 ;
 - ↳ Le **certificat médical doit obligatoirement préciser sa date de fin de validité et être signé par l'élève pilote.**
- Attestation sur l'honneur de non-détention d'une autre licence délivrée par un autre Etat de l'Espace Economique Européen + Suisse dans la même catégorie d'aéronef.
- Une enveloppe auto adressée et affranchie au tarif en vigueur (pour l'envoi de la licence, sauf si demande totalement dématérialisée).
- Pour les redevances, le formulaire (**14Si-Formlic**) et les informations nécessaires aux paiements sont disponibles : [ICI](#)

 MINISTÈRE CHARGÉ DES TRANSPORTS <small>Liberté Équité Sécurité</small>	Formulaire de demande de délivrance d'une licence de pilote privé d'avion – PPL(A) Part FCL			 dgac <small>Direction Générale de l'Aviation Civile</small> DSAC
	02i-Fomlic	Rév 5 – 01/06/2021	Page 2 sur 2	

Information sur le navigant :

1/3. Information sur le candidat			
Nom de famille ¹⁾		Nom d'usage (si différent de ¹⁾)	
Prénom(s)		Date de naissance	Lieu de naissance
Adresse		Commune	Code postal
Téléphone(s)		Courriel	
N° licence		Pays de résidence	

2/3. Information relative à l'organisme de formation ayant effectué la formation pratique			
Type d'organisme		Nom de l'organisme	
N° d'enregistrement ou certificat			
En cas de changement d'organisme de formation : (Joindre l'accord de la DGAC/IR ayant accepté une éventuelle formation adaptée)			
Type d'organisme		Nom de l'organisme	
N° d'enregistrement ou certificat			
Autorité ayant délivré le certificat			

3/3. Validation des données renseignées			
<p>Je reconnais avoir pris connaissance des dispositions de l'article 441-1 du Code pénal, reproduites ci-dessous, relatives aux faux. De plus en cas de violation de ces dispositions, nonobstant les sanctions pénales susceptibles de m'être infligées, je reconnais avoir été informé(e) que la décision d'acceptation fera l'objet d'une décision de retrait immédiat.</p> <p>« Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques. Le faux et l'usage de faux sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 45000 euros d'amende. »</p>			
Fait à		Signature (électronique ou non) Lien tuto « Vidéo » signature électronique : ici	Fournir la copie de la pièce d'identité (Si le formulaire est signé électroniquement)
Le		1/3) Les signatures avec « Initiales » ou « Nom/prénom » ne seront pas acceptées. 2/3) La signature devra être identique à celle sur votre pièce d'identité. 3/3) Veuillez prendre connaissance du tuto vidéo pour signer électroniquement.	