

PPL PRATIQUE (octobre 2022)

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

Dorénavant les formalités se font sur internet via le site « demarches-portailpn.aviation-civile.gouv.fr » (voir aussi en annexe 6 les coordonnées de la DSAC et site du ministère de l'Ecologie en cas de besoin).

Vous devrez vous créer un compte. Puis transmettre au responsable pédagogique la [65FORMEXA remplie](#) (cf. annexe 4), ainsi que les informations suivantes afin qu'il puisse les saisir sur le site : [adresse mail](#), [date obtention classe 2](#) et [validité](#), [date obtention PPL théorique](#) et [validité](#).

Une fois cette saisie réalisée, vous recevrez un mail vous demandant de remplir, via le site, votre partie.

C'est ensuite la DSAC qui validera la demande de passage de test, et enverra à toutes les personnes concernées (FE, élèves, RP) un mail donnant son accord.

3. Le test pratique PPL : programmation

Le RP vous communiquera environ une semaine avant le test le nom de l'examineur validé par la DSAC, ainsi que ses coordonnées.

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). 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,
- le certificat d'aptitude théorique (et non les lettres de résultats),
- l'attestation de formation pratique DTO (65 FORMEXA, cf. annexe 4),
- un exemplaire papier de la 15 FORMEXA (cf. annexe 5),
- 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 déroutant 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 déroutement, 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 (éventuellement sur papier, en tout cas sur internet) le formulaire 15 FORMEXA, 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 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.

L'examineur remplira la 15 FORMEXA via le site « demarches-portailpn.aviation-civile.gouv.fr ».

Vous devrez ensuite vous connecter sur le site pour faire votre demande de licence PPL auprès de la DSAC, en suivant la procédure donnée et en fournissant les documents demandés.

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 inhabituelles.

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 ou 1.45 Vs0 (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

65 FORMEXA A récupérer en ligne



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 : • 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
Total	45 h sur avion ou TMG * dont 5 h maximum sur simulateur FSTD	h mn ⓘ + ⓘ h mn

* 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				Inscrire uniquement les initiales examinateur
		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					

1ère tentative Réussite Échec

2ème tentative Réussite Échec

Section 2		Maniabilité				Inscrire uniquement les initiales examinateur
		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					

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		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		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		<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
		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				
		1ère tentative		2ème tentative		
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 4		réussite	échec	réussite	échec	<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
	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 Réussite Échec

2ème tentative Réussite Échec

Section 6		Vol asymétrique simulé et items pertinents de la QC/QT				
		1ère tentative		2ème tentative		
Cette section peut être combinée avec les sections 1 à 5		réussite	échec	réussite	échec	<i>Inscrire uniquement les initiales examinateur</i>
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 Réussite Échec

2ème tentative Réussite 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

Pour rappel le site internet du ministère répertorie l'ensemble des démarches, formulaires, procédures, guides etc... :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/personnels-navigants>