Guide de l'élève Pilote

Aéroclub

LUÇON-CHASNAIS

Révision 1 – Décembre 2023

Sommaire

Table des matières

Sommaire

1. INTRODUCTION
2. L'AEROCLUB, LE DTO ET LES INSTRUCTEURS
3. A PROPOS DU BINOME ELEVE-INSTRUCTEUR
4. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES – COMPTE PILOTE
5. EQUIPEMENT DE L'ELEVE PILOTE
6. PRESENTATION GENERALE DE LA FORMATION PPL/LAPL
7. MODE D'EMPLOI POUR SUIVRE LA FORMATION THEORIQUE
8. MODE D'EMPLOI POUR SE PRESENTER A L'EXAMEN THEORIQUE
9. MODE D'EMPLOI POUR LA FORMATION PRATIQUE
10. MODE D'EMPLOI POUR LA PRESENTATION AU TEST FINAL

1. INTRODUCTION

Ça y est ! Vous voilà lancé dans votre formation de pilote privé d'avion. Cet apprentissage comporte plusieurs volets - formation théorique, formation pratique au sol et en vol, vols en double-commande et vols solos - examens théoriques et examen pratique… Tout cela peut vous paraitre un peu confus et complexe. Le but de ce petit fascicule est de répondre au mieux aux principales questions que vous pouvez vous poser, du vocabulaire aux procédures administratives en passant par l'organisation pratique de la formation.

2. L'AEROCLUB, LE DTO ET LES INSTRUCTEURS

Un **aéroclub** est une association agrée par l'état ayant démontrée qu'elle concourt à la promotion de l'aviation légère et sportive. De plus, l'aéroclub de Luçon-Chasnais est affilié à la FFA (Fédération Française Aéronautique), tutelle structurante des aéroclubs.

Le **DTO** (Declared Training Organization) est l'organisme au sein de l'aéroclub chargé de dispenser les formations pour la délivrance d'une licence de pilote et des qualifications associées. Il doit répondre aux exigences de la réglementation européenne de l'aviation civile, cette conformité est régulièrement contrôlée par la DSAC (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile). Le DTO est sous la responsabilité conjointe d'un Responsable Formation (aspects techniques/pédagogiques) et d'un Représentant DTO (aspects administratifs). Le DTO de Luçon Chasnais est enregistrée auprès de la DSAC-Ouest sous le N° FR.DTO.0267.

Les **FI** (Flight Instructor) sont les instructeurs vol du DTO chargés d'encadrer la formation des élèves pilotes (ainsi que du développement/maintien des compétences de tous les pilotes de l'association). Ils bénéficient d'une solide formation initiale, d'un maintien de compétences triennal et, en interne, d'une standardisation annuelle. L'aéroclub de Luçon-Chasnais dispose de 3 FI (dont le responsable pédagogique) actant à titre bénévole (et donc en fonction de leurs disponibilités).

3. A PROPOS DU BINOME ELEVE-INSTRUCTEUR

Il est important de rappeler quelques points clés de la relation élève-instructeur :

- L'instructeur n'est qu'un guide d'apprentissage, il expose, explique, montre, corrige et critique… C'est l'élève qui doit comprendre, mémoriser, assimiler et restituer. Tous les détails d'un programme ne sont pas toujours abordés par l'instructeur, l'élève pilote doit donc faire preuve de curiosité et compléter ses connaissances à l'aide des documents pédagogiques prévus pour la formation. **Les objectifs ne seront atteints qu'au prix d'un travail personnel de préparation important et régulier**,

- Le respect doit être mutuel : un instructeur sera toujours attentionné pour un élève appliqué et assidu, ceci quel que soit le rythme d'assimilation de ce dernier. Par contre, n'exigez pas trop de considération si vous arrivez régulièrement mal préparé, en retard ou non motivé. N'oubliez jamais que votre instructeur est un bénévole qui vous offre son temps,

- La progression d'un élève pilote comporte des hauts et des bas, très variable en fonction des individus, tout cela est normal et parfaitement connu et enseigné aux instructeurs. Ce n'est donc pas à l'élève ni de fixer les objectifs ni de se juger. N'hésitez pas à confier vos doutes à votre instructeur et n'entrez pas en conflit avec votre propre formation ou avec vos formateurs,

- Enfin, si vous considérez qu'il y a un véritable problème relationnel avec votre instructeur, parlez-en au responsable pédagogique ou au responsable DTO.

4. OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES – COMPTE PILOTE

DEMARCHES ADMINISTRATIVES PREALABLES A L'INSTRUCTION EN VOL

Avant de commencer votre formation (théorique et/ou pratique en vol), vous devez être inscrit comme élève pilote à l'aéroclub (avec une autorisation parentale si vous êtes mineur [elle figure en annexe 1 de ce document)) et être à jour de votre cotisation.

De plus, avant les 1ers vols, vous devez être assuré (et donc détenir une licence fédérale) et être en possession d'un certificat médical approprié à jour (à renouveler périodiquement).

Les démarches correspondantes sont détaillées dans le document « Consignes Pilotes » de l'aéroclub disponible sur le lien suivant : INFO PILOTES - Aéroclub des Voureuils Luçon-Chasnais (Vendée) (jimdofree.com)

Notes concernant le certificat médical :

- *Une copie du certificat médical à jour doit être transmise à votre instructeur pour insertion dans votre livret de progression (en début de formation puis chaque fois que vous prorogé votre aptitude médicale, ceci tant que vous êtes élève-pilote),*
- *Il est conseillé de vérifier votre aptitude médicale (donc d'obtenir votre certificat médical) avant de vous inscrire à l'aéroclub.*

COMPTE PILOTE

Votre compte pilote doit être créditeur avant chaque nouvelle leçon en vol.

Note : le cas échéant, n'hésitez pas à dialoguer avec votre instructeur de façon à adapter au mieux votre progression à votre budget.

5. EQUIPEMENT DE L'ELEVE PILOTE

A acquérir dès le début de formation en vol

Le livret de briefing « GOOD PILOT » (méthode d'inscription choisie par le DTO)

Editions JPO : FORMATION AU PPL ET LAPL - Livret de briefing V 6.0 (editions-jpo.com)

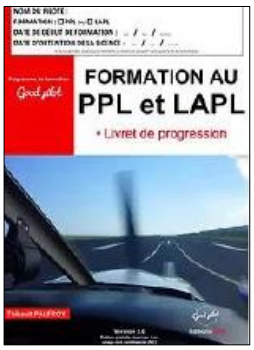
Attention la version (ici 6.0) évolue dans le temps, prendre la dernière version disponible

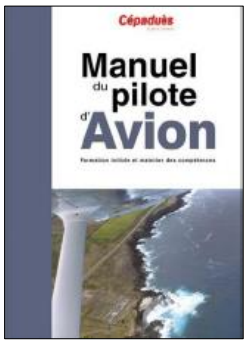
Le livret de progression « GOOD PILOT » associé

Formation au PPL et LAPL - livret de progression V 6.0 + téléchargement gratuit (editions-jpo.com)

Prendre la dernière version disponible

En cas de choix de la version téléchargeable, il faudra prendre soin de convenablement imprimer et relier le livret (qui sera fréquemment manipulé durant la formation)





Nous conseillons également le « Manuel de pilote d'avion » aux éditions CEPADUES comme ouvrage complémentaire aussi bien pour la formation théorique que pratique

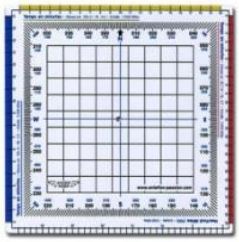
Manuel du pilote d'avion (19e éd.) - le livre seul (PPL et LAPL) (cepadues.com)

Autre matériel indispensable

1 planchette de vol format A5

1 carnet de vol (obligation règlementaire)

1 règle-rapporteur carrée



Les 2 cartes aéronautiques 1/500 000e IGN Nord-Ouest et Sud-Ouest

L'usage d'un casque radio personnel est un grand confort pour l'élève pilote. Compte-tenu du coût élevé, il peut néanmoins être sage d'attendre d'être certain de persister dans sa formation pour en faire l'acquisition (l'aéroclub met des casques à disposition des membres)

Tout ce matériel est en vente dans les boutiques aéronautiques (vous les trouverez aisément via google). N'hésitez pas à demander conseil à vos instructeurs

Note : plus tard dans votre formation, votre instructeur pourra vous renseigner pour l'acquisition d'une tablette pour l'utilisation un logiciel de navigation (cet investissement, assez coûteux, n'est en aucun cas obligatoire).

6. PRESENTATION GENERALE DE LA FORMATION PPL/LAPL

Votre formation PPL (Licence de Pilote Privé) ou LAPL (Licence de pilote d'avion léger) répond à des normes et des programmes définis au niveau Européen et approuvés au niveau national. Il inclut les éléments et étapes suivantes :

<u>LA FORMATION THEORIQUE ET L'EPREUVE THEORIQUE</u> (communes au PPL et LAPL)

La formation s'effectue à distance, chez vous sur votre ordinateur (e-learning). Elle vous demandera de nombreuses heures de travail (prévoyez au minimum 4 mois en travaillant plusieurs heures par semaines). Bien qu'il s'agisse d'un apprentissage personnel, vous pouvez ponctuellement solliciter votre instructeur-vol si vous rencontrez des difficultés sur un ou plusieurs sujets. Cette formation aboutit au passage de l'épreuve théorique PPL/LAPL dans un centre d'examen approuvé (les examens théoriques sont organisés pour le compte de l'administration de l'Aviation Civile par la FFA [Fédération Française Aéronautique] dans un certain nombre de centres agréés, par exemple à La Roche-sur-Yon). Se référer au chapitres 7 et 8 pour les détails pratiques.

Notes concernant le volet formation/examens théoriques :

- *Le cours porte sur 9 matières (modules) distinctes (droit Aérien, connaissance générale de l'aéronef, performance et préparation du vol, performance humaine, météorologie, navigation, procédures opérationnelles, principes du vol et communications VFR),*
- *Ce n'est que lorsque l'élève a suivi l'ensemble du cours que le responsable pédagogique du DTO peut valider la présentation à l'épreuve théorique. L'élève a alors au maximum 12 mois maximum pour se présenter à une première épreuve,*
- *L'épreuve théorique comporte 9 examens différents (1 par matière). Les examens sont des QCM (aucun document, calculatrice ou autre artifice n'est autorisé). Un examen (ou matière) est réussi si le candidat obtient un minimum de 75% de bonnes réponses. Lors de la 1ère session, le candidat présente toutes les matières (donc 9 examens sur une durée totale de 3h32'). Le cas échéant, les matières en échec à la 1ère session sont à nouveau présentées lors de sessions additionnelles. Les 9 examens (matières) doivent être passés et réussis en 6 sessions au maximum et dans les 18 mois qui suivent la date de la 1ère présentation. Si une des limites est dépassée (c'est-à-dire qu'une matière reste en échec après 6 présentations ou 18 mois après la première présentation), le candidat perd la totalité des examens réussis et devra recommencer un cours complet avant de pouvoir être à nouveau présenté à l'épreuve théorique par le responsable pédagogique,*
- *Lorsque les 9 examens sont réussis selon les règles ci-dessus, le candidat est déclaré reçu à l'épreuve théorique pour une période de 24 mois (durant laquelle il devra obligatoirement réussir l'épreuve pratique sous peine d'invalidation de son épreuve théorique).*

FORMATION A L'EXAMEN PRATIQUE ET TEST FINAL POUR LA DELIVRANCE DE LA LICENCE

La méthode de formation choisie par le DTO de Luçon-Chasnais (« *GOOD PILOT* »), conforme à la réglementation Européenne, comporte 5 phases de progression pour un total de 43 leçons. Chaque leçon inclue un ou plusieurs vols et chaque vol donne lieu à un briefing (avant le vol) et un débriefing (après le vol). La formation pratique se termine par le passage du test pratique en vol et la délivrance de la licence correspondante. Se référer au chapitres 9 et 10 pour les détails pratiques.

	PHASE 1	**PHASE 2**	**PHASE 3**	**PHASE 4**	**PHASE 5**
Double Cde	Acquisition du pilotage de base	Perfectionnement pilotage de base Etude des pannes en vol local	Apprentissage navigation	Perfectionnement navigation Etude des pannes en route	Révisions
Solo			Solo en vol local	Solo en vol local	Navigations solo

Notes :

- *L'élève doit avoir 16 ans révolus pour voler en solo et 17 ans révolus pour passer le test en vol,*
- *Pour le PPL, la formation doit comprendre un minimum de 45h de vol au total, dont 25h en double commande et 10h en solo incluant 5h en navigation solo dont 1 vol de navigation d'un minimum de 150NM au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 2 aérodromes autres que l'aérodrome de départ,*
- *Pour le LAPL, la formation doit comprendre un minimum de 30h de vol au total, dont 15h en double commande et 6h en solo incluant 3h en navigation solo dont 1 vol de navigation d'un minimum de 80NM au cours duquel 1 atterrissage avec arrêt complet doit être effectué sur 1 aérodrome autre que l'aérodrome de départ,*
- *Ces minimums réglementaires d'heures de vol sont la plupart de temps très largement dépassés pour un élève « standard » ne disposant pas d'une formation aéronautique particulière en début de formation,*
- *Des crédits d'heures de vol sont possibles pour les titulaires d'une licence de pilote sur une autre catégorie d'aéronefs (planeurs, hélicoptères).*

7. MODE D'EMPLOI POUR SUIVRE LA FORMATION THEORIQUE

Nous utilisons le système e-learning de l'institut « Mermoz Academy » qui contient l'ensemble des cours nécessaires et des exercices associés. Pour accéder au cours, vous devez dans l'ordre :

- Créer un compte de façon à avoir accès à la plate-forme e-learning (il vous faudra payer un abonnement (≈80€)),
- Prendre connaissance des consignes d'utilisation,
- Débutez votre formation.

Pour créer votre compte, suivez le lien https://boutique.institut-mermoz.com/fr/ et cliquez sur « *PPL avion e-learning* ». Choisissez l'option « *FFA* » et n'oubliez pas de mentionner votre appartenance à l'aéroclub de Luçon-Chasnais de façon à ce que nous puissions suivre votre formation (dont nous sommes responsables). Vous recevrez vos identifiants par mail. Votre abonnement est valable 2 ans (renouvelable si nécessaire).

Pour accéder à la plate-forme et débuter votre formation, suivez le lien www.ppl-theorique.com. Prenez le temps de bien comprendre le fonctionnement de la plate-forme et suivez les consignes d'apprentissage. Comme vous gérez votre apprentissage de façon autonome, il vous faut travailler régulièrement, être organisé et discipliné pour réaliser l'objectif.

Le système e-learning valide vos acquis au fur et à mesure que vous suivez les cours et réussissez les questionnaires. Le DTO suit votre progression au travers d'un logiciel dédié, mais nous ne viendrons vers vous qu'en cas d'absolue nécessité (aucune progression constatée). Rappelez-vous que la présentation aux épreuves théoriques ne peut intervenir qu'après vérifications du suivi de la totalité des cours et de l'obtention régulière de bons résultats aux questionnaires.

8. MODE D'EMPLOI POUR SE PRESENTER A L'EXAMEN THEORIQUE

Après avoir terminé votre apprentissage et lorsque vous vous sentez prêt, prévenez le responsable pédagogique du DTO qui :

- S'assurera que vous avez bien couvert l'ensemble de la formation et que votre niveau de connaissances est suffisant pour entreprendre l'épreuve théorique avec de bonnes chances de succès (il peut organiser un questionnement),
- Vous demandera de choisir et de vous inscrire à une session d'examens via le site https://examens.ffa-aero.fr,
- Après y avoir été invité par le système de gestion des examens, validera votre demande via la procédure fédérale en vigueur.

Notes : pour encore mieux vous renseigner,

- *Un guide détaillé d'inscription édité par la FFA est disponible (demandez-le au responsable pédagogique). Il couvre à la fois la procédure d'inscription, les principaux aspects réglementaires relatifs aux épreuves théoriques et explique comment se déroule l'épreuve,*
- *Un FAQ est à votre disposition sur le site https://examens.ffa-aero.fr.*

9. MODE D'EMPLOI POUR LA FORMATION PRATIQUE

La formation pratique est constituée de (nombreuses) séances d'instruction supervisées par un instructeur. Typiquement, une séance comprend un briefing, le vol puis le débriefing, mais certaines séances se dérouleront entièrement au sol (briefing seul) ou se résumeront à un vol additionnel (en complément d'une séance précédente).

Notes :

- *Un briefing consiste à vérifier que l'élève possède les connaissances nécessaires pour entreprendre la séance d'instruction, à apporter des informations nouvelles ou complémentaires, à présenter le programme du vol du jour (que va-t-on faire ?), à définir les objectifs et enfin à répondre à d'éventuelles questions,*
- *Le débriefing permet de faire le bilan d'une séance (qu'est ce qui a marché, quelles ont été les difficultés), d'en tirer des enseignements, de revenir sur des points clés, et de fixer des objectifs à atteindre pour progresser.*

CONCERNANT LES PRISES DE RENDEZ-VOUS

Elles se font en coordination avec l'instructeur (de visu, par mail ou par téléphone, la plupart du temps d'une séance sur l'autre). Le créneau de vol doit être réservé sur le logiciel NETAIR (mode d'emploi détaillé sur le document interne « CONSIGNES PILOTES » INFO PILOTES - Aéroclub des Voureuils Luçon-Chasnais (Vendée) (jimdofree.com)). Attention à ne pas confondre l'heure de rendez-vous (début du briefing) et l'heure de début du créneau de vol (il faut que ce soit bien clair pour l'élève et l'instructeur).

Vous devez prévoir suffisamment de temps : pour les premières leçons, les vols sont en moyenne d'une heure alors qu'en phase de navigation, ils peuvent être beaucoup plus longs (jusqu'à 3 heures). Même pour un vol de 40 minutes, entre le briefing, la mise en œuvre pré-vol et post-vol de l'avion, le vol et le débriefing il faut prévoir au minimum 2h30, voire une demi-journée pour un vol un peu plus important). D'autre part, l'apprentissage du pilotage requiert de la disponibilité mentale et génère de la fatigue… donc arrivez frais et reposé, et bien entendu à l'heure !

L'aviation en général et le vol à vue en particulier est très tributaire de la météo. En conséquence, un certain nombre de vols seront forcément annulés, il faut savoir être patient… Ces annulations peuvent parfois être anticipées (la veille par exemple), certaines fois elles interviendront au dernier moment. Dans tous les cas, laissez-en la décision à l'instructeur qui est meilleur juge des conditions qui permettront ou pas de réaliser les objectifs du jour.

Notes :

Pour que vous puissiez réserver un vol sur NETAIR, il faut que l'instructeur se soit déclaré disponible aux horaires correspondants dans le système. Sinon, c'est l'instructeur qui devra faire la réservation.

Le cas échéant, n'oubliez pas de prévenir si vous ne pouvez pas honorer un rendez-vous. En plus d'être poli, ça permettra de libérer l'avion (et l'instructeur) pour quelqu'un d'autre.

CONTRAINTE LIEE A L'AERODROME DE LUCON-CHASNAIS

Notre aérodrome étant privé (il appartient au village aéronautique « Atlantique Air Park »), les vols réalisés par le DTO pour l'obtention d'une licence ne peuvent réglementairement commencer sur l'aérodrome. En conséquence, nous sommes contraints de décompter du temps d'instruction les phases de décollage (jusqu'à sortir de la zone d'aérodrome) et d'atterrissage (depuis l'entrée dans la zone d'aérodrome). Pour des raisons pratiques, nous décomptons forfaitairement 2 x 3 minutes par vol d'instruction. Hormis les temps de vol, cette situation n'a pas d'effet sur la progression d'un élève-pilote.

GESTION DES DOCUMENTS PILOTE ET DES DOCUMENTS DE BORD

Le carnet de route de l'avion : c'est le livret (obligation réglementaire) dans lequel sont saisis tous les vols de l'avion. Dès les premiers vols, votre instructeur vous montrera comment le remplir et vous devrez le faire soigneusement après chaque vol, immédiatement après avoir saisi le vol dans le logiciel NETAIR.

Votre carnet de vol : c'est votre livret personnel (obligation réglementaire) qui contient tous vos vols et qui doit toujours vous accompagner quand vous volez. Vous devez y saisir les données de chaque vol dès que possible (en principe juste après le vol). Remplissez-le avec soin car il vous accompagnera dans toute votre vie de pilote.

Votre livret de progression : c'est le document (réglementaire) qui rassemble tout l'historique de votre formation. Il est gardé au DTO. Après chaque séance, l'instructeur y saisi les données du vol, les exercices réalisés et ses commentaires et vous fait lire et signer. Vous pouvez bien sûr le consulter sur demande.

Notes :

Dès les premiers vols, prévoyez de vous munir de votre planchette pilote équipée d'un bout de papier et d'un crayon vous permettant de noter les compteurs et heures de départ et d'arrivée afin de remplir le carnet de route à la fin du vol,

Les données entrées dans NETAIR, le carnet de route, votre carnet de vol et votre livret de progression doivent être cohérentes entre elles.

PREPARATION ET INITIATIVE…

Arriver non préparé pour une leçon de pilotage équivaut à perdre son argent, à subir les évènements et à décevoir son formateur. C'est donc mauvais pour votre portefeuille, votre amour-propre et votre image… Si votre instructeur ne vous a donné aucune consigne spéciale de préparation (ce qui est rare), il vous faut au minimum arriver en ayant préparé la leçon du jour (celle qui suit la précédente dans votre livret de briefing) et en ayant revu les 2 ou 3 leçons précédentes. Rappelez vous que **votre progression est avant tout liée au travail personnel que vous fournirez entre les séances d'instruction** (il faut intégrer [digérer] les derniers vols, asseoir et consolider les acquis, préparer les futurs nouveautés).

Vous pouvez très utilement consulter, en plus de votre livret de briefing, les fiches pédagogiques mis à disposition par vos formateurs. Sachez enfin que le distributeur de notre méthode d'apprentissage «GOOD PILOT » met à disposition des élèves-pilotes, moyennant un abonnement payant, une collection de documents et de vidéos de très bonne qualité pédagogique (Accueil | Good pilot).

Piloter c'est aussi prévoir, anticiper, faire preuve de rigueur et d'initiative. Par conséquent, dès que votre instructeur vous y aura initié, n'attendez plus que ce soit lui qui vous pousse à vérifier la météo, l'information aéronautique, etc. Arrivez préparé et informé pour les vols. N'oubliez jamais qu'avant même d'envisager de vous lâcher en solo, votre instructeur à besoin de vous sentir en responsabilité...

LES VOLS SOLO

A un certain stage de votre formation, et lorsque votre instructeur le jugera suffisamment sûr et opportun, vous débuterez les vols seul à bord (solo) en parallèle avec les vols en double-commande. Il est important de garder clairement à l'esprit les éléments suivants :

- Le lâcher (1er vol solo) est un évènement dans votre formation qui doit intervenir au moment opportun. La fourchette d'heures d'un lâcher est très variable en fonction de divers paramètres (la réalisation régulière et satisfaisante de certains exercices, la démonstration d'un faisceau suffisant de compétences, mais également l'attitude générale, l'état physique et psychologique, les conditions environnementales [météo, trafic], etc.). C'est la décision ultime de l'instructeur, ne vous inquiétez donc pas si ça tarde un peu,

- Quand vous volerez en solo, vous n'aurez pas de licence, par conséquent chaque vol solo ne se fait que sur autorisation expresse de l'instructeur. Ce dernier devra vous briefer (en détaillant les exercices à réaliser), puis signer votre carnet de vol (avant le départ, une signature par vol) et être présent au moment du départ. De même, il devra être présent à votre retour, vous débriefer et saisir votre livret de progression,

- Vous devrez signaler à votre instructeur tout élément qui pourrait diminuer vos capacités en vol (fatigue, stress, prise de médicaments, problèmes personnels). Remettre un vol solo n'a aucune incidence sur votre progression.

Notes :

Il peut arriver que votre instructeur oubli de signer votre carnet de vol. N'hésitez pas à lui rappeler, c'est obligatoire !

Votre instructeur habituel peut demander à un autre instructeur de superviser votre vol solo. Dans ce cas, c'est lui qui doit vous briefer, signer votre carnet de vol et être présent au moment du départ,

Les vols solos ne peuvent être réalisés qu'avec des conditions d'emport carburant et météorologiques supérieurs aux valeurs minimales fixées dans le Manuel DTO (responsabilités instructeur).

A PROPOS DE LA COURBE DE PROGRESSION DES ELEVES-PILOTES

L'apprentissage PPL/LAPL est un parcourt long et difficile. Chaque élève à son propre rythme d'apprentissage et la courbe de progression est extrêmement variable en fonction des individus. Il est habituel et normal de ressentir plusieurs « paliers » de stagnation, voire de régression entre 2 périodes de meilleure acquisition. Ces ralentissements ne sont le plus souvent qu'apparents et correspondent à des phases de consolidations des acquis. Gardez à l'esprit que vous n'avez pas la bonne vision pour juger de votre niveau et devez donc vous efforcer de ne pas focaliser sur ce que vous percevez comme une contre-performance, d'autant que ceci pourrait nuire à votre disponibilité et finalement handicaper votre parcourt. Les phases de consolidation (celles pendant lesquelles l'instructeur a beaucoup de critiques à formuler) permettent d'emboiter les briques pour générer la compétence.

Notes : il est parfois difficile pour un instructeur d'être conscient du désarroi d'un élève. En cas de doute sur votre progression, et surtout si vous sentez du découragement, n'hésitez pas à en parler avec lui. Il saura, en toute honnêteté, vous donner une image précise de votre niveau et vous conseiller pour la suite. Il n'y a que très peu d'élèves (travailleurs et accrocheurs) qui échouent dans une formation PPL/LAPL.

10. MODE D'EMPLOI POUR LA PRESENTATION AU TEST FINAL

ASPECTS ADMINISTRATIFS

Dès lors que la dernière phase de la formation pratique est achevée (navigations solos + vol de révisions) et que le niveau atteint est satisfaisant, vous serez présenté à l'épreuve pratique. Toutes les démarches administratives se font via le PORTAIL PN qui est le site dédié de la Direction Générale de l'Aviation Civile (Accueil - DGAC (aviation-civile.gouv.fr)). Voici les différentes étapes :

Avant l'épreuve :

- Sur le PORTAIL PN : le candidat rempli son dossier d'inscription à l'épreuve en vol sur le PORTAIL PN,
- Sur le PORTAIL PN : le responsable pédagogique rempli 1) l'attestation de formation et 2) la recommandation au test et suggère un examinateur FE,
- Sur le PORTAIL PN et par mail : la DSAC (aviation civile) valide le dossier et confirme le FE (ou supplée par un inspecteur de la DSAC),
- A compter de cette étape et jusqu'à réalisation de l'épreuve, le candidat et l'examinateur dialoguent entre eux (pour définir les modalités de l'épreuve (thème, date, heure et lieu) et réalisent l'épreuve.

A l'issue de l'épreuve :

- Sur le PORTAIL PN : l'examinateur rempli le compte-rendu d'épreuve (et génère une attestation provisoire)
- Sur le PORTAIL PN : le candidat fait sa demande de délivrance de la licence.

DEROULEMENT DE L'EPREUVE PRATIQUE

Le thème de l'épreuve pratique (choisi par l'examinateur et transmis au candidat au plus tard la veille de l'épreuve) est un voyage comportant 2 ou 3 branches vers 1 ou 2 aérodromes.

Déroulement du test :

- Après la prise de contact, l'examinateur contrôle les prérequis du candidat (certificat médical, attestation de formation et épreuve théorique valides),
- Le candidat présente sa préparation de vol (dossier complet, météo, information aéronautique, stratégies, performances, etc.),
- L'examinateur complète la phase au sol par un questionnement oral (vérifications des connaissances),
- Le vol contient des phases de navigation et des exercices de pilotage y compris la gestion de situations anormales. Le candidat est jugé à la fois sur sa performances technique (pilotage et navigation) et sur sa compétence à gérer tous les aspects indirects du vol (respect de la réglementation, communications, sécurité, priorisation, capacité de décision, etc.),
- L'épreuve se termine par le débriefing de l'examinateur et les formalités administratives,
- L'examinateur saisi l'épreuve sur le PORTAIL PN et, en cas de réussite, délivre une attestation provisoire au candidat.