

L'examineur doit vérifier :

1. Concernant le candidat

- L'identité à l'aide d'un document officiel avec photo.
- La validité du certificat théorique d'aptitude.
- La validité du certificat médical.
- L'attestation de formation pratique (signée par le responsable pédagogique ou par son délégué).
- Le carnet de vol.
- Le livret de progression.

2. Concernant le pilote de sécurité

- La validité de la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé.
- La validité de la qualification de l'instructeur requise pour le type d'épreuve.
- Le certificat médical.

3. Concernant l'aéronef

- L'aéronef est autorisé pour l'instruction dans l'organisme de formation déclaré ou le FTO.
- La validité des documents réglementaires pour l'épreuve considérée.
- Les équipements nécessaires pour l'épreuve y compris les accessoires de simulation de conditions spécifiques.

4. Concernant l'examineur lui-même

- La validité de la qualification de classe ou de type de l'aéronef utilisé.
- La validité de la qualification de l'instructeur.
- Le certificat médical.
- La validité de l'autorisation d'examineur requise pour l'examen.

5. Concernant les spécificités de l'hélicoptère

- Les autorisations de « poser » en zone exigüe.

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE POUR LA LICENCE PILOTE PRIVE

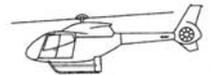
AVION (PPL-A)



cf : arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions FCL-1.

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE POUR LA LICENCE PILOTE PRIVE

HELICOPTERE (PPL-H)



cf : arrêté du 12 juillet 2005 relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'hélicoptères FCL-2.

REGLES D'EXAMEN PPL AVION

Epreuve pratique d'aptitude en vol en vue de la délivrance de la licence pilote privé avion

1. Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la licence de pilote privé avion PPL/A doit avoir reçu une formation sur un avion de même classe ou de même type que celui utilisé pour l'épreuve. Le candidat peut choisir de passer l'épreuve sur un avion monomoteur, sur un TMG ou sur un avion multimoteur, sous réserve, pour ce dernier, de justifier d'une expérience de 70 heures de vol en tant que pilote commandant de bord prévue au FCL 1.255(a) ou 1.260(a). L'avion utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude doit être conforme aux conditions concernant les avions-école.

2. Le candidat doit tenir à disposition de l'examineur :

- son carnet de vol ou tout autre document attestant de sa formation,
- une copie de son livret de formation,
- les documents administratifs relatifs à la qualification sur des entraîneurs synthétiques de vol ou à la navigabilité et à l'exploitation des avions utilisés.



DEROULEMENT DE L'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE

1. L'autorité doit indiquer à l'examineur les consignes de sécurité à observer pendant le déroulement de l'épreuve.
2. Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique d'aptitude pour des raisons que l'examineur ne juge pas satisfaisantes, il devra repasser la totalité de l'épreuve. Toutefois, s'il a mis fin à l'épreuve pour des raisons que l'examineur estime justifiées, seules les sections non effectuées devront être passées lors d'un vol ultérieur.
3. A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être exécutée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige de passer une nouvelle épreuve complète.
4. Le candidat doit piloter l'avion ou le TMG à partir d'une position lui permettant d'exercer les fonctions de commandant de bord et il doit passer l'épreuve comme s'il était le seul pilote à bord. L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'avion sauf lorsqu'une intervention est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable dans la circulation aérienne. Un pilote titulaire de la qualification d'instructeur exerce la fonction de commandant de bord.
5. L'examineur choisit le trajet de l'épreuve de navigation. Ce trajet peut s'achever à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome. Le candidat est responsable de la préparation du vol et doit s'assurer que tous les équipements et toute la documentation nécessaires à la réalisation du vol sont à bord. L'épreuve de navigation doit durer au minimum 60 minutes conformément à l'Appendice 2 au FLC 1.135 et peut, après accord entre le candidat et l'examineur, faire l'objet d'une épreuve distincte.
6. Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions effectuées, y compris l'identification des moyens de radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérification (check-list) autorisée pour l'avion ou le TMG utilisé au cours de l'épreuve. Durant la préparation du vol de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes moteur et les vitesses. Les paramètres de performance au décollage, à l'approche et à l'atterrissage sont calculés par le candidat en conformité avec le manuel d'exploitation ou le manuel de vol de l'avion ou du TMG utilisé.

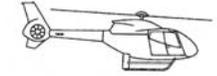
REGLES D'EXAMEN PPL HELICOPTERE

Epreuve pratique d'aptitude en vol en vue de la délivrance de la licence de pilote privé hélicoptère

1. Tout candidat à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la licence de pilote privé hélicoptère PPL/H doit avoir reçu une formation sur un hélicoptère de même type que celui utilisé pour l'épreuve. Le candidat peut choisir de passer l'épreuve sur un hélicoptère monomoteur ou sur un hélicoptère multimoteur sous réserve, pour ce dernier, de justifier d'une expérience de 70 heures de vol en tant que pilote commandant de bord et être en conformité avec les conditions exprimées au FCL 2.255(a). L'hélicoptère utilisé pour l'épreuve pratique d'aptitude doit être conforme aux conditions concernant les hélicoptères-école.

2. Le candidat doit tenir à disposition de l'examineur :

- son carnet de vol ou tout autre document attestant de sa formation,
- une copie de son livret de formation,
- les documents administratifs relatifs à la qualification sur des entraîneurs synthétiques de vol ou à la navigabilité et à l'exploitation des hélicoptères utilisés.



DEROULEMENT DE L'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE

1. L'Autorité doit indiquer à l'examineur les consignes de sécurité à observer pendant le déroulement de l'épreuve.
2. Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique d'aptitude pour des raisons que l'examineur ne juge pas satisfaisantes, il devra repasser la totalité de l'épreuve. Toutefois, s'il a mis fin à l'épreuve pour des raisons que l'examineur estime justifiées, seules les sections non effectuées devront être passées lors d'un vol ultérieur.
3. A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être exécutée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige de passer une nouvelle épreuve complète.
4. Le candidat doit piloter l'hélicoptère à partir d'une position lui permettant d'exercer les fonctions de commandant de bord et il doit passer l'épreuve comme s'il était le seul pilote à bord. L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'hélicoptère sauf lorsqu'une intervention est nécessaire dans l'intérêt de la sécurité ou pour éviter tout retard inacceptable dans la circulation aérienne. Un pilote titulaire de la qualification d'instructeur exerce la fonction de commandant de bord.
5. L'examineur choisit l'aire et le trajet et tous les exercices à basse hauteur et en vol stationnaire doivent être effectués sur un(e) **aérodrome/hélisurface accepté(e)**. Les trajets utilisés pour la section 3 peuvent s'achever à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome. Le candidat est responsable de la préparation du vol et doit s'assurer que tous les équipements et la toute documentation nécessaires à la réalisation du vol sont à bord. L'épreuve de navigation doit comporter au moins 3 étapes, chacune d'une durée minimale de 10 minutes. L'épreuve peut être effectuée en deux vols.
6. Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions effectuées, y compris l'identification des moyens de radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérification (check-list) autorisée pour l'hélicoptère utilisé au cours de l'épreuve. Durant la préparation du vol à l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes moteur et les vitesses. Les paramètres de performance au décollage, à l'approche et à l'atterrissage doivent être calculés par le candidat en conformité avec le manuel d'opérations ou le manuel de vol de l'hélicoptère utilisé.

Réf : FC 47 - 2006

CONSIGNES POUR L'EXAMINATEUR

Remplir les 5 feuillets carbonés composant le formulaire au stylo à bille. La signature du candidat doit être recueillie avant le début de l'épreuve. En cas d'ajournement le feuillet bleu doit être **détaché avant** de remplir son verso. Quel que soit le résultat de l'épreuve, le feuillet vert doit être détaché avant de remplir son verso. La rigueur dans la rédaction de ces formulaires et l'exactitude des renseignements fournis **incombe à l'examineur** dont la responsabilité est engagée vis-à-vis de l'administration auprès de laquelle il aura à se justifier si nécessaire. Il appartiendra à l'organisme de formation de fournir à l'examineur tous renseignements ou justificatifs que celui-ci jugera utiles concernant la formation et l'examen (spécifications, approbations ...). L'examineur inscrit **S** pour Satisfaisant ou **I** pour Insatisfaisant. La première colonne est renseignée lors de la 1^{ère} tentative et la seconde colonne **uniquement** lors de la 2^{ème} tentative.

Le document Contenu de l'épreuve est rempli à l'issue de l'épreuve. Une fois complétés, les 5 feuillets carbonés sont remis sans délai à leurs destinataires tels qu'indiqués au bas de chacun d'eux. Le dossier d'examen se compose de l'attestation de formation, des feuillets bleu et rose, du document Contenu de l'épreuve PPL/A ou PPL/H rempli par l'examineur. Il est envoyé au service des licences gestionnaire du dossier du candidat.

PERFORMANCES ACCEPTABLES PPL AVION

Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- piloter l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- exercer un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder le contrôle permanent de l'avion de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

Les limitations suivantes constituent une orientation générale.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence, des qualités manœuvrières et des performances de l'avion utilisé.

Hauteur :

- vol normal : ± 150 pieds
- avec panne moteur simulée : ± 200 pieds

Cap / Alignement sur les aides radio :

- vol normal : ± 10°
- avec panne moteur simulée : ± 15°

Vitesse :

- décollage et approche : + 15 / - 5 noeuds
- tous autres régimes de vol : ± 15 noeuds

PERFORMANCES ACCEPTABLES PPL HELICOPTERE

Le candidat doit démontrer sa capacité à :

- piloter l'hélicoptère dans le cadre de ses limitations ;
- effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder le contrôle permanent de l'hélicoptère, de manière telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

Les limitations suivantes constituent une orientation générale.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence, ainsi que des qualités de vol et des performances du type d'hélicoptère utilisé.

Hauteur :

- vol normal : ± 150 pieds
- avec panne majeure simulée : ± 200 pieds
- vol stationnaire dans l'effet de sol : ± 2 pieds

Cap / Alignement sur les aides radio :

- vol normal : ± 10°
- avec panne majeure simulée : ± 15°

Vitesse :

- décollage et approche : - 10 / + 15 noeuds
- tous autres régimes de vol : ± 15 noeuds

Dérive sol :

- mise en vol stationnaire : ± 3 pieds
- atterrissage : + 2 pieds (sans mouvement latéral et arrière)



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE DIRECTION DU CONTROLE DE LA SECURITE

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE POUR LA LICENCE PILOTE PRIVE AVION ou HELICOPTERE

Examen réalisé sur un aéronef MONOMOTEUR MULTIMOTEUR

AVION (PPL-A) HELICOPTERE (PPL-H)

CANDIDAT

Nom ⁽¹⁾ : _____ Type de licence détenue : _____

Prénom(s) : _____ N° de licence : _____

Date de naissance : ___/___/___ Etat de délivrance de la licence : _____

Signature :

Date de l'épreuve pratique d'aptitude

1^{ère} tentative : ___/___/20___ Itinéraire (AD utilisés) : _____

2^{ème} tentative : ___/___/20___ Itinéraire (AD utilisés) : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Temps de vol	1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative	Total :
	_____	_____	_____

Section(s)/rubriques échouée(s) 1 ^{ère} tentative	Date : ___/___/20___
--	----------------------

Sections/rubriques échouée(s) 2 ^{ème} tentative	Date : ___/___/20___
--	----------------------

EXAMINATEUR

Nom ⁽¹⁾ :

Prénom(s) :

N° d'Autorisation : F-FE _____

Fin de validité de l'autorisation : ___/___/20___

Signature

RÉSULTAT

RÉUSSITE

Certificat provisoire délivré

ÉCHEC ⁽²⁾

ORGANISME DE FORMATION

⁽¹⁾ En lettres majuscules / ⁽²⁾ Donner les raisons sur le feuillet bleu

Ce document est valable uniquement s'il est accompagné du document Contenu de l'épreuve attesté par l'examineur.

Raisons de l'échec :



**DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
DIRECTION DU CONTROLE DE LA SECURITE**

**FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE
POUR LA LICENCE PILOTE PRIVE AVION ou HELICOPTERE**

Examen réalisé sur un aéronef **MONOMOTEUR** **MULTIMOTEUR**

AVION (PPL-A) **HELICOPTERE (PPL-H)**

CANDIDAT

Nom ⁽¹⁾ : _____ Type de licence détenue : _____

Prénom(s) : _____ N° de licence : _____

Date de naissance : ____/____/____ Etat de délivrance de la licence : _____

Signature :

Date de l'épreuve pratique d'aptitude

1^{ère} tentative : ____/____/20__ Itinéraire (AD utilisés) : _____

2^{ème} tentative : ____/____/20__ Itinéraire (AD utilisés) : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Temps de vol

1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative	Total :
----------------------------	----------------------------	---------

Section(s)/rubriques échouée(s) 1^{ère} tentative

Date : ____/____/20__

Sections/rubriques échouée(s) 2^{ème} tentative

Date : ____/____/20__

EXAMINATEUR

Nom ⁽¹⁾ : _____

Prénom(s) : _____

N° d'Autorisation : F-FE _____

Fin de validité de l'autorisation : ____ / ____ / 20__

Signature

RÉSULTAT

- RÉUSSITE
- Certificat provisoire délivré
- ÉCHEC ⁽²⁾

ORGANISME DE FORMATION

⁽¹⁾ En lettres majuscules / ⁽²⁾ Donner les raisons ci-contre

Ce document est valable uniquement s'il est accompagné du document Contenu de l'épreuve attesté par l'examineur.

Rose (Service des Licences) Bleu (Service ayant délivré l'autorisation d'examineur) Vert (candidat) Jaune (organisme de formation) Blanc (Examineur)

Cette attestation doit être présentée à l'examinateur qui contrôlera la prochaine épreuve .

Détails du réentraînement demandé par l'examinateur après échec :

Réentraînement effectué	Nom et signature de l'instructeur	Durée		
		Théorie	Simu	Aéronef

je, soussigné(e) Mme, Mlle ou M

atteste que Mme, Mlle ou M.....

remplit toutes les conditions pour prétendre à la délivrance de la licence de pilote privé avion/hélicoptère¹ et pour en exercer les privilèges.

¹ Rayez la mention inutile

La présente attestation est valable sur classe ou type jusqu'ausur le territoire national.

Signature de l'examinateur

Signature du candidat



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
DIRECTION DU CONTROLE DE LA SECURITE

**FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE
POUR LA LICENCE PILOTE PRIVE AVION ou HELICOPTERE**

Examen réalisé sur un aéronef **MONOMOTEUR** **MULTIMOTEUR**

AVION (PPL-A) **HELICOPTERE (PPL-H)**

CANDIDAT

Nom ⁽¹⁾ : _____ Type de licence détenue : _____

Prénom(s) : _____ N° de licence : _____

Date de naissance : ____/____/____ Etat de délivrance de la licence : _____

Signature :

Date de l'épreuve pratique d'aptitude

1^{ère} tentative : ____/____/20__ Itinéraire (AD utilisés) : _____

2^{ème} tentative : ____/____/20__ Itinéraire (AD utilisés) : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Temps de vol

1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative	Total :
_____	_____	_____

Section(s)/rubriques échouée(s) 1^{ère} tentative

_____	Date : ____/____/20__
-------	-----------------------

Sections/rubriques échouée(s) 2^{ème} tentative

_____	Date : ____/____/20__
-------	-----------------------

EXAMINATEUR

Nom ⁽¹⁾ :

Prénom(s):

N° d'Autorisation : F-FE _____

Fin de validité de l'autorisation : ____/____/20__

Signature

RESULTAT

RÉUSSITE

Certificat provisoire délivré

ÉCHEC ⁽²⁾

ORGANISME DE FORMATION

⁽¹⁾ En lettres majuscules / ⁽²⁾ Donner les raisons sur le feuillet bleu

Ce document est valable uniquement s'il est accompagné du document Contenu de l'épreuve attesté par l'examinateur.

PERFORMANCES ACCEPTABLES PPL AVION

Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- piloter l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- exercer un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder le contrôle permanent de l'avion de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

Les limitations suivantes constituent une orientation générale.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence, des qualités manœuvrières et des performances de l'avion utilisé.

Hauteur :

- vol normal : ± 150 pieds
- avec panne moteur simulée : ± 200 pieds

Cap / Alignement sur les aides radio :

- vol normal : ± 10°
- avec panne moteur simulée : ± 15°

Vitesse :

- décollage et approche : + 15 / - 5 noeuds
- tous autres régimes de vol : ± 15 noeuds

PERFORMANCES ACCEPTABLES PPL HELICOPTERE

Le candidat doit démontrer sa capacité à :

- piloter l'hélicoptère dans le cadre de ses limitations ;
- effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder le contrôle permanent de l'hélicoptère, de manière telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

Les limitations suivantes constituent une orientation générale.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence, ainsi que des qualités de vol et des performances du type d'hélicoptère utilisé.

Hauteur :

- vol normal : ± 150 pieds
- avec panne majeure simulée : ± 200 pieds
- vol stationnaire dans l'effet de sol : ± 2 pieds

Cap / Alignement sur les aides radio :

- vol normal : ± 10°
- avec panne majeure simulée : ± 15°

Vitesse :

- décollage et approche : - 10 / + 15 noeuds
- tous autres régimes de vol : ± 15 noeuds

Dérive sol :

- mise en vol stationnaire : ± 3 pieds
- atterrissage : + 2 pieds (sans mouvement latéral et arrière)



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE DIRECTION DU CONTROLE DE LA SECURITE

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE POUR LA LICENCE PILOTE PRIVE AVION ou HELICOPTERE

Examen réalisé sur un aéronef MONOMOTEUR MULTIMOTEUR

AVION (PPL-A) HELICOPTERE (PPL-H)

CANDIDAT

Nom ⁽¹⁾ : _____ Type de licence détenue : _____

Prénom(s) : _____ N° de licence : _____

Date de naissance : ___/___/_____ Etat de délivrance de la licence : _____

Signature :

Date de l'épreuve pratique d'aptitude

1^{ère} tentative : ___/___/20__ Itinéraire (AD utilisés) : _____

2^{ème} tentative : ___/___/20__ Itinéraire (AD utilisés) : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Temps de vol

	1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative	Total : _____
--	----------------------------	----------------------------	---------------

Section(s)/rubriques échouée(s) 1^{ère} tentative

	Date : ___/___/20__
--	---------------------

Sections/rubriques échouée(s) 2^{ème} tentative

	Date : ___/___/20__
--	---------------------

EXAMINATEUR

Nom ⁽¹⁾ :

Prénom(s) :

N° d'Autorisation : F-FE _____

Fin de validité de l'autorisation : ___ / ___ / 20__

Signature

RÉSULTAT

RÉUSSITE

Certificat provisoire délivré

ÉCHEC ⁽²⁾

ORGANISME DE FORMATION

⁽¹⁾ En lettres majuscules / ⁽²⁾ Donner les raisons sur le feuillet bleu

Ce document est valable uniquement s'il est accompagné du document Contenu de l'épreuve attesté par l'examineur.

PERFORMANCES ACCEPTABLES PPL AVION

Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- piloter l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- exercer un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder le contrôle permanent de l'avion de telle manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

Les limitations suivantes constituent une orientation générale.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence, des qualités manœuvrières et des performances de l'avion utilisé.

Hauteur :

- vol normal : ± 150 pieds
- avec panne moteur simulée : ± 200 pieds

Cap / Alignement sur les aides radio :

- vol normal : ± 10°
- avec panne moteur simulée : ± 15°

Vitesse :

- décollage et approche : + 15 / - 5 noeuds
- tous autres régimes de vol : ± 15 noeuds

PERFORMANCES ACCEPTABLES PPL HELICOPTERE

Le candidat doit démontrer sa capacité à :

- piloter l'hélicoptère dans le cadre de ses limitations ;
- effectuer toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- faire preuve d'un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- garder le contrôle permanent de l'hélicoptère, de manière telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

Les limitations suivantes constituent une orientation générale.

L'examineur doit tenir compte de la turbulence, ainsi que des qualités de vol et des performances du type d'hélicoptère utilisé.

Hauteur :

- vol normal : ± 150 pieds
- avec panne majeure simulée : ± 200 pieds
- vol stationnaire dans l'effet de sol : ± 2 pieds

Cap / Alignement sur les aides radio :

- vol normal : ± 10°
- avec panne majeure simulée : ± 15°

Vitesse :

- décollage et approche : - 10 / + 15 noeuds
- tous autres régimes de vol : ± 15 noeuds

Dérive sol :

- mise en vol stationnaire : ± 3 pieds
- atterrissage : + 2 pieds (sans mouvement latéral et arrière)



DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE DIRECTION DU CONTROLE DE LA SECURITE

FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE POUR LA LICENCE PILOTE PRIVE AVION ou HELICOPTERE

Examen réalisé sur un aéronef MONOMOTEUR MULTIMOTEUR

AVION (PPL-A) HELICOPTERE (PPL-H)

CANDIDAT

Nom ⁽¹⁾ : _____ Type de licence détenue : _____

Prénom(s) : _____ N° de licence : _____

Date de naissance : ___/___/____ Etat de délivrance de la licence : _____

Signature :

Date de l'épreuve pratique d'aptitude

1^{ère} tentative : ___/___/20__ Itinéraire (AD utilisés) : _____

2^{ème} tentative : ___/___/20__ Itinéraire (AD utilisés) : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Type d'aéronef : _____ Immatriculation : _____

Temps de vol

	1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative	Total : _____
--	----------------------------	----------------------------	---------------

Section(s)/rubriques échouée(s) 1^{ère} tentative

	Date : ___/___/20__
--	---------------------

Section(s)/rubriques échouée(s) 2^{ème} tentative

	Date : ___/___/20__
--	---------------------

EXAMINATEUR

Nom ⁽¹⁾ :

Prénom(s) :

N° d'Autorisation : F-FE _____

Fin de validité de l'autorisation : ___ / ___ / 20__

Signature

RÉSULTAT

RÉUSSITE

Certificat provisoire délivré

ÉCHEC ⁽²⁾

ORGANISME DE FORMATION

⁽¹⁾ En lettres majuscules / ⁽²⁾ Donner les raisons sur le feuillet bleu

Ce document est valable uniquement s'il est accompagné du document Contenu de l'épreuve attesté par l'examineur.

Nom / Prénom du candidat : _____

Date de l'épreuve : ____ / ____ / 20 ____

L'utilisation des check-list, la conduite du vol (contrôle de l'avion à l'aide de repères visuels extérieurs, procédures de dégivrage et d'antigivrage...) s'appliquent à toutes les sections.

Section 1 : Opérations avant le vol et départ		1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative
a	Documentation de vol et briefing météo		
b	Calcul masse et centrage ; performances		
c	Préparation de l'avion et visite pré-vol		
d	Démarrage moteur et procédure après mise en route		
e	Roulage et règles de circulation au sol ; procédure avant décollage		
f	Vérifications au décollage et après décollage		
g	Procédures de départ de l'aérodrome		
h	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie		

Section 2 : Maniabilité		1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative
a	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie		
b	Changements de vitesse en vol rectiligne et horizontal.		
c	Montée : (i) Montée au meilleur taux (ii) Virages (iii) Mise en palier		
d	Virages à inclinaison moyenne (30°)		
e	Virages serrés (inclinaison 45°), incluant la reconnaissance et la sortie de virage engagé		
f	Vol très lent avec et sans braquage de volets		
g	Décrochage : (i) Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur (ii) Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration approche (iii) Approche du décrochage en configuration atterrissage		
h	Descente : (i) Avec moteur et sans moteur (ii) Virages serrés en vol plané (iii) Mise en palier		

Section 3 : Procédures en route		1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative
a	Journal de navigation, navigation à l'estime et usage de la carte		
b	Tenue de l'altitude, du cap, de la vitesse		
c	Orientation, calcul et révision des estimées, tenue du journal de navigation		
d	Déroutement vers un aérodrome 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	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie		

Nom / Prénom de l'examineur : _____

N° D'autorisation : F - _____ Signature : _____

Section 4 : Procédures d'approche et d'atterrissage		1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative
a	Procédures d'arrivée sur l'aérodrome		
b	* Atterrissage de précision (terrain court), atterrissage vent de travers si les conditions le permettent		
c	* Atterrissage sans volets		
d	* Approche, moteur au ralenti (dans le cas d'un avion monomoteur)		
e	Touch and go		
f	Remise des gaz à faible hauteur		
g	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie		
h	Actions après le vol		

Section 5 : Procédures anormales et d'urgence		1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 4			
a	Simulation de panne de moteur après décollage (dans le cas d'un avion monomoteur)		
b	* Simulation d'atterrissage forcé (dans le cas d'un avion monomoteur)		
c	Simulation d'atterrissage de précaution (dans le cas d'un avion monomoteur)		
d	Urgences simulées.		
e	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol		

Section 6 : Vol asymétrique simulé et items pertinents de la qualification de classe ou de type		1 ^{ère} tentative	2 ^{ème} tentative
Les exercices de cette section peuvent être combinés avec ceux des sections 1 à 5			
a	Simulation de panne moteur après le décollage (à une altitude de sécurité, sauf si elle est 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	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie, conduite du vol		
f	A l'appréciation de l'examineur, tous les items pertinents de l'épreuve d'aptitude de la qualification de classe ou de type parmi la liste ci-dessous peuvent être inclus : (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.		

* Certains de ces exercices peuvent être combinés à l'appréciation de l'examineur (FE).



Contenu de l'épreuve PPL - Avion

S/I : inscrire pour chaque rubrique à effectuer S pour satisfaisant et I pour insatisfaisant



Nom / Prénom du candidat : _____

Date de l'épreuve : ____/____/20 ____

Note : l'utilisation de la check-list, la conduite du vol, le contrôle de l'hélicoptère à l'aide de repères visuels extérieurs, les procédures anti-givrage/dégivrage s'appliquent à toutes les sections.

Section 1 CONTROLES ET PROCEDURES PREVOL ET APRES LE VOL		1ère tentative	2ème tentative
a	Connaissance de l'hélicoptère (notamment documentation de vol, carburant, masse et centrage, performance), plan de vol, NOTAMS, météo		
b	Inspection/action pré-vol, positionnement des éléments constitutifs et leur but		
c	Inspection du cockpit, procédure de mise en route		
d	Contrôle des équipements de communication et de navigation, sélection et réglage des fréquences		
e	Procédures avant le décollage, procédures de radiotéléphonie, respect des instructions ATC		
f	Au parking, procédures d'arrêt et contrôles après vol		

Section 2 MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANOEUVRES EN VOL AVANCÉES ET ZONES EXIGUËS		1ère tentative	2ème tentative
a	Décollage et atterrissage (mise en vol stationnaire et posé)		
b	Roulage, translation.		
c	Vol stationnaire avec vent de face, de travers, arrière		
d	En vol stationnaire, virage de 360° à gauche et à droite		
e	Translations avant, latérales et arrière en vol stationnaire		
f	Panne moteur simulée en vol stationnaire		
g	Transitions lentes et rapides		
h	Décollages et atterrissages en dévers et sur des hélistations non aménagées		
i	Décollages (divers profils)		
j	Décollage vent de travers et vent rabattant (le cas échéant)		
k	Décollage à masse maximale de décollage (réelle ou simulée)		
l	Approches (divers profils)		
m	Décollage et atterrissage à puissance limitée		
n	Autorotations (l'instructeur doit choisir deux rubriques parmi les suivantes : en ligne droite, en PTU, en PTO)		
o	Atterrissage en autorotation		
p	Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur		
q	Reconnaissance d'aire de posé, contrôle de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ		

Nom / Prénom de l'examineur : _____

N° D'autorisation : F-_____ Signature : _____

Section 3 NAVIGATION - PROCEDURES EN ROUTE		1ère tentative	2ème tentative
a	Navigation et orientation à diverses altitudes, usage de la carte		
b	Maintien de l'altitude/hauteur, de la vitesse et du cap, surveillance extérieure, réglage altimétrique		
c	Suivi du vol, tenue du journal de navigation, gestion carburant, endurance, ETA, évaluation de l'erreur de route et récupération de la route correcte, vérification des instruments		
d	Observation des conditions météorologiques, gestion du déroutement		
e	Utilisation des moyens de radionavigation (le cas échéant)		
f	Instructions ATC et respect des règles		

Section 4 PROCÉDURES ET MANOEUVRES EN VOL		1ère tentative	2ème tentative
a	Vol en palier, maintien du cap, de l'altitude/hauteur et de la vitesse		
b	Virages en montée et en descente suivant des caps spécifiés		
c	Virages en palier de 180° à 360° vers la gauche et la droite avec une inclinaison latérale de 30°		
d	Virage en palier de 180° vers la gauche et la droite avec seule référence aux instruments		

Section 5 PROCÉDURES DE SECOURS ET D'URGENCE (SIMULÉES SI APPROPRIÉES)		1ère tentative	2ème tentative
Note 1	Si le test est effectué sur un hélicoptère multimoteur, une procédure de panne moteur simulée, y compris une approche et un atterrissage avec un seul moteur, doit être incluse dans le test.		
Note 2	L'examineur doit sélectionner quatre rubriques parmi les suivantes :		
a	Mauvais fonctionnement du moteur, y compris une panne de régulateur, un givrage du carburateur/moteur, une panne du système de lubrification, le cas échéant		
b	Mauvais fonctionnement du système de carburant		
c	Mauvais fonctionnement du système électrique		
d	Mauvais fonctionnement du système hydraulique, y compris une approche et un atterrissage sans système hydraulique, le cas échéant		
e	Mauvais fonctionnement du rotor principal ou du système anti-couple (au simulateur ou discussion uniquement)		
f	Procédures en cas de feu, y compris le contrôle et évacuation de la fumée, le cas échéant		
g	Autres procédures de secours et d'urgence définies dans le manuel de vol approprié et avec référence à l'appendice 3 au FCL 2.240, sections 7 et 8, y compris pour les hélicoptères multimoteurs : 1 - Panne moteur simulée au décollage : - décollage interrompu à ou avant TDP (point de décision au décollage) ou atterrissage forcé réussi à ou avant DPATO (point défini après le décollage) - juste après TDP ou DPATO 2 - Atterrissage avec panne moteur simulée : - atterrissage ou remise des gaz après une panne moteur avant LDP (point de décision à l'atterrissage) ou DPBL (point défini avant l'atterrissage) - après une panne moteur après LDP ou un atterrissage forcé réussi après DPBL.		

S/I : inscrire pour chaque rubrique à effectuer S pour satisfaisant et I pour insatisfaisant