

SOMMAIRE

Introduction	3
Sources réglementaires	4
Examen théorique	5
Epreuve pratique d'aptitude	
Description	8
Modalités	10
Conclusion de l'épreuve	13
Equipement de l'avion	14
Etes vous vraiment prêt ?	15
Liste des annexes	17

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

INTRODUCTION

Vous allez passer votre licence de pilote privé d'avion.

Ce guide contient les informations relatives au programme de l'examen, à son déroulement, et aux procédures administratives qui mènent à la délivrance de votre licence.

Le bureau des examens de la DCS espère que ce guide vous aidera à réaliser au mieux votre projet et vous souhaite de bons vols, avant, mais aussi après l'examen.

Ce guide est téléchargeable sur le site :

www.aviation-civile.gouv.fr

- onglet "Aviation légère" puis "Licences et examens aéronautiques".
- lien sous le chapitre "Examens non professionnels", § "Epreuves d'aptitude".

La pagination est prévue pour l'impression recto verso.

Vos remarques sur ce guide peuvent être envoyées par courriel à :

guidesppl@aviation-civile.gouv.fr

Attention : seules les propositions concernant le contenu du guide seront analysées. Les remarques sur les sources réglementaires continuent à être adressées à la DAST, via votre SDAC.

Quelques abréviations utiles :

- DCS : direction du Contrôle de la sécurité (administration centrale)
- DAST : direction des Affaires stratégiques et techniques (administration centrale)
- SDAC : service déconcentré de l'Aviation civile. Ce service est votre interlocuteur local et peut être, selon le cas, une direction, un service, une délégation, etc.

SOURCES REGLEMENTAIRES

- La loi 2001-43 du 16 janvier 2001,
- l'arrêté du 29 mars 1999 modifié relatif aux licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions (FCL 1)¹,
- l'instruction du 9 juin 1999 modifiée fixant la liste des classes et types d'avion prise en application de l'arrêté du 29 mars 1999²,
- l'arrêté du 31 juillet 1981 modifié relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile³,
- l'arrêté du 20 août 1999 modifié relatif au programme des examens théoriques pour la délivrance de la licence de pilote privé d'avion⁴.
- l'arrêté du 09 février 2006 relatif aux modalités d'organisation de l'examen théorique pour la délivrance de la licence de pilote privé avion (PPL/A) ou hélicoptère (PPL/H)⁵.

¹ Dernière modification par l'arrêté du 27 juillet 2006.

² Dernière modification par l'instruction du 10 août 2005.

³ Dernière modification par l'arrêté du 4 juillet 2006.

⁴ Dernière modification par l'arrêté du 27 juillet 2006.

⁵ L'arrêté du 16 mai 2000 a été abrogé.

EXAMEN THEORIQUE

DESCRIPTION

L'examen théorique porte sur 9 matières. Il est constitué de 120 questions à choix multiple (QCM) rédigées en français. Certaines matières sont groupées de façon à constituer 5 épreuves.

Epreuve	Matières	Nombre de QCM	Durée
A	Réglementation	24	0 h 30
B	Connaissances générales de l'aéronef Principes du vol	24	0 h 45
C	Performances et préparation du vol Navigation Météorologie Procédures opérationnelles	44	1 h 15
D	Performance humaine et ses limites	12	0 h 20
E	Communications	16	0 h 20
		120	3 h 10

EQUIVALENCES

- Le titulaire d'un **théorique** ATPL(A) ou CPL(A) est dispensé du théorique PPL(A).
- Le titulaire d'une **licence** PPL(H) peut remplacer l'épreuve C par une épreuve C "différentielle" ne comprenant pas les matières "Météorologie" et "Navigation" (20 QCM, 40 minutes).
Il est dispensé des épreuves D et E.

CONDITIONS DE REUSSITE

A une épreuve :

Chaque QCM vaut 1 point. Pour être reçu à l'examen, il faut obtenir au moins 75% des points dans chaque épreuve.

Par exemple, pour réussir à l'épreuve A (24 QCM) il faut 18 réponses justes.

En cas d'annulation de QCM après l'examen, le résultat peut être décimal. Il est alors arrondi à l'entier supérieur. Dans notre exemple, si deux QCM sont annulés, l'épreuve est notée sur 22 QCM. Il faut alors 17 points pour être reçu.

A l'examen :

Vous n'êtes pas obligé de réussir les 5 épreuves le même jour, ni même de vous y présenter en même temps. **Selon la date de présentation à votre première épreuve vous êtes soumis à l'un ou l'autre des régimes d'examen suivants.**

- Vous avez réussi une au moins une épreuve avant le 23 décembre 2006 :

Toutes les épreuves doivent avoir été réussies dans une période de 18 mois.

Pour ce faire, vous devez repasser et obtenir à nouveau les épreuves déjà réussies lorsque leur date d'obtention ne permet pas de respecter ce critère.

Exemple :

- Vous avez **réussi** les épreuves A et E le 14 avril 2006.
- Vous avez réussi l'épreuve D le 1^{er} décembre de la même année.
- Vous vous proposez donc de passer les épreuves B et C qui vous manquent.
- Vous devez les obtenir avant le 14 octobre 2007, sous peine de perdre le bénéfice des épreuves A et E.
- Si cela était malheureusement le cas, vous devriez repasser les épreuves A et E avant le 1^{er} juin 2008 sous peine de perdre le bénéfice de l'épreuve D !

- Vous n'avez réussi aucune épreuve avant le 23 décembre 2006 ou vous vous présentez pour la première fois après cette date :

Toutes les épreuves doivent avoir été réussies dans une période de 18 mois à compter du dernier jour du mois au cours duquel vous vous êtes présenté à la première épreuve.

Exemple :

- Vous vous êtes **présenté** aux épreuves A et E le 26 janvier 2007.
- Vous avez réussi l'épreuve D le 12 juin de la même année.
- Vous vous proposez donc de passer les épreuves B et C qui vous manquent.
- Vous devez les obtenir le 31 juillet 2008 au plus tard, **sous peine de perdre le bénéfice de toutes les épreuves obtenues.**
- Si cela était malheureusement le cas, vous devriez repasser toutes les épreuves.

VALIDITE

La validité de l'examen théorique est de 24 mois et représente la durée maximale entre la dernière épreuve réussie et la délivrance de la licence.

Attention ! Cette validité ne doit pas être confondue avec la période de 18 mois dont il est question au § "Conditions de réussite", ci-dessus.

INSCRIPTION

Pour connaître les dates et lieux d'examen et vous inscrire, vous devez vous adresser au SDAC dont vous relevez.

Vous pouvez consulter le calendrier des examens sur www.aviation-civile.gouv.fr

- onglet "Aviation légère" puis "Licences et examens aéronautiques".
- lien sous le chapitre "Examens non professionnels", § "Examens théoriques".

Si vous n'avez pas reçu votre convocation trois jours avant l'examen, vous devez vérifier la prise en compte de votre inscription auprès de votre centre d'examen.

CONSIGNES D'EXAMEN

Le jour de l'examen, votre identité sera vérifiée en salle. Vous devrez obligatoirement présenter une pièce d'identité : carte nationale d'identité, permis de conduire, passeport ou document équivalent.

Dès l'ouverture de l'enveloppe contenant les épreuves, l'entrée dans la salle est interdite et ce, quelle que soit la raison invoquée. Il vous appartient donc de prendre vos dispositions pour éviter tout retard.

Bien entendu, à partir de ce moment, vous n'êtes plus autorisé à communiquer avec d'autres candidats.

Le chef du centre d'examen ou son représentant a toute latitude pour expulser le candidat qui, par son comportement, troublerait ou risquerait de troubler le déroulement de l'épreuve.

Les calculatrices, téléphones et d'une façon générale tous les équipements électroniques sont interdits. Sont également interdits les "ordinateurs" (plateau de calcul). Les questions sont rédigées de telle façon que tous les calculs peuvent être effectués de tête.

Aucun document n'est autorisé sauf l'aide-mémoire d'examen qui est fourni avec les épreuves. Il est donc interdit d'utiliser l'exemplaire que vous trouverez en annexe du présent document.

Vous ne devez amener que le matériel nécessaire pour travailler sur des documents aéronautiques (stylos, crayons, gomme, règle graduée, compas, rapporteur).

Sur votre grille de réponses vous devez utiliser l'encre noire (stylo ou feutre) en vue de la correction par lecteur optique.

UN MOT SUR LE CONTENU

Les questions d'examen sont tirées d'une base de données du bureau des examens.

Il n'est pas nécessaire, pour réussir à l'examen, de connaître à l'avance les questions en ayant travaillé sur un recueil d'annales, aussi complet soit-il. C'est le contenu du programme qu'il faut avoir assimilé.

Ceci ne vous empêche pas d'utiliser les questions rédigées par votre école ou par différents auteurs à des fins d'entraînement.

Par ailleurs, le rôle de l'organisme de formation est précisée par le FCL 1.125(a) :

"Tout candidat à une licence PPL/A doit avoir reçu, dans un FTO ou un organisme déclaré la formation requise conformément au programme défini à l'appendice 1 au FCL 1.125".

Cette formation comprend la formation théorique aussi bien que la formation au vol.

CONTEXTE D'EXAMEN

Sauf précision contraire dans le texte d'une question, vous devez supposer que :

- Vous volez en VFR, VMC, de jour.
- Vous volez en dessous du niveau de vol FL 100.
- Vous pilotez un monomoteur terrestre à pistons (classe SEP terrestre) "de base".

C'est à dire que ce monomoteur n'est pas une variante "évolué" : hélice à pas variable (VP), train escamotable (RU), moteur turbocompressé/suralimenté (T), cabine pressurisée (P), train classique (TW).

Ceci permet d'alléger la rédaction de certaines QCM.

Description

COMPOSITION DE L'EPREUVE

La liste des exercices et leur organisation en sections et rubriques est donnée en annexe 9.

Le trajet de navigation a une durée minimale d'une heure.

Toutes les rubriques de toutes les sections doivent être effectuées et notées.

Cependant, ceci ne signifie pas que l'examineur vous demandera d'effectuer toutes les rubriques. Certaines rubriques peuvent être "transparentes" pour vous. Par exemple les rubriques 2.c.ii et 2.c.iii (montée) peuvent être notées au cours des manœuvres normales exigées par le vol. L'examineur ne vous demandera donc ces rubriques que si la gestion normale du vol ne lui a pas suffi pour les évaluer.

Il ne faut pas vous attendre à effectuer les rubriques dans l'ordre indiqué par la liste des exercices. L'examineur vous guide selon un profil de vol lui permettant d'observer toutes les rubriques, en cherchant le meilleur compromis entre la durée de vol et votre charge de travail. Ce profil de vol vous sera décrit, dans ses grandes lignes, lors du briefing avant vol.

DUREE

En règle générale, **il ne faut pas vous attendre à une durée inférieure à 2 h 30 de vol et une demi-journée d'amplitude pour réaliser l'ensemble de l'épreuve.**

PREPARATION DU VOL

Vous êtes responsable de la préparation du vol. A ce titre, vous devez avoir rassemblé toute la documentation nécessaire (cartes, mais aussi NOTAM et dossier météo) et les équipements de sécurité obligatoires (en particulier les gilets de sauvetage si besoin).

Le dépôt d'un plan de vol n'est pas obligatoire, sauf, bien sûr, s'il est exigé par un règlement de la circulation aérienne.

EN VOL

Vous devez conduire le vol comme seul pilote à bord dans toutes les circonstances normales, y compris imprévues. Tout doit se passer comme si vous emmeniez un ami qui ne connaît rien aux avions.

Vous devez indiquer les actions et vérifications que vous effectuez (y compris l'identification des aides radio).

L'exigence de réussite technique à des exercices ne doit pas vous faire oublier les règles générales de comportement et de précision définies dans les "**performances acceptables**" (FCL 1.130 et 1.135, appendice 1, § 17 et 18) :

Vous devez montrer que vous êtes capable de piloter l'avion avec souplesse et précision, en respectant ses limitations et en gardant le contrôle à tout moment (c'est-à-dire que l'examineur ne doit jamais avoir de doute sérieux sur le succès d'une manœuvre).

On vous demandera également d'appliquer vos connaissances aéronautiques et de faire preuve de bon jugement dans la conduite du vol.

En d'autres termes, outre le **contrôle de la trajectoire et le respect des limitations**, il est particulièrement important que vous portiez une attention suffisante à la **surveillance anticollision, la conduite moteur et au respect des conditions VMC**.

Les tolérances de pilotage ci-dessous constituent un repère. Votre examinateur tiendra compte de la turbulence et des qualités de vol de l'avion utilisé :

- Niveau ± 150 ft
- Cap ± 10°
- Vitesse décollage, approche, atterrissage : + 15 / -5 kt
autres phases de vol : ± 15 kt

Sachez aussi que l'examineur peut :

- Vous demander de répéter toute manœuvre ou procédure une fois.
- Arrêter l'épreuve à tout moment s'il juge que vous devez repasser une épreuve complète.

Enfin, vous pouvez décider d'arrêter l'épreuve à tout moment. Vous devez alors le justifier au FE qui, s'il juge vos raisons recevables, permettra que les seules sections non terminées soient repassées ultérieurement. Il s'agit alors d'une simple suspension de l'épreuve.

Dans le cas contraire, toute l'épreuve devra être repassée.

Modalités

Vous avez suivi une formation conforme à l'appendice 1 au FCL 1.125 au sein d'un organisme de formation. Celui-ci est, selon le cas, un organisme déclaré pour la formation PPL ou un organisme de formation approuvée (FTO) dont l'approbation comprend la formation PPL.

CONDITIONS DE PRESENTATION

Pour vous présenter vous devez avoir réussi l'examen théorique et il doit s'être écoulé moins de six mois depuis la fin de votre formation pratique.

Attention ! Votre certificat d'aptitude théorique devra être encore valide le jour de la délivrance de votre licence.

Votre dossier de présentation comprend une attestation de formation pratique. **Cette attestation est un engagement du responsable de votre organisme de formation qui certifie que votre formation est conforme au programme FCL et que :**

- vous savez utiliser l'avion d'examen,
- vous connaissez tous les exercices du programme,
- vous remplissez les conditions sur le nombre d'heures de vol en double commande et en solo et sur la navigation solo,
- dans le cas d'un échec précédent, vous vous êtes entraîné à nouveau en suivant, s'il y a lieu, la prescription de votre examinateur.

INSCRIPTION

Lorsque vous avez terminé votre formation pratique, vous faites parvenir à votre SDAC une demande d'inscription à l'épreuve pratique d'aptitude (annexe 3).

Cette demande doit être envoyée au moins 10 jours francs avant la date projetée pour l'épreuve.

Vous pouvez y exprimer le souhait d'être examiné par un pilote-inspecteur.

DECLENCHEMENT DU VOL

Vous devez attendre pour passer l'épreuve d'avoir reçu l'accusé de réception de votre SDAC. Ceci est nécessaire pour que le SDAC puisse éventuellement exercer son droit de substitution (substituer un autre examinateur à celui que vous avez désigné).

Vous prenez contact avec l'examineur que vous avez mentionné sur votre demande d'inscription ou, le cas échéant, avec l'examineur substitué. Cet examinateur est un FE (Flight Examiner) autorisé à faire passer l'épreuve d'aptitude PPL/A. Vous convenez avec lui d'un rendez-vous.

Le point de départ de l'épreuve se situe normalement sur votre base. En cas d'impossibilité, **il n'est pas accepté que vous vous déplaçiez seul, avec une autorisation de vol solo, vers l'examineur (fatigue, impossibilité du retour en cas d'échec).**

L'examineur vous donne le trajet de navigation. Ce trajet constitue le support de la section 3 de l'épreuve. S'il y a accord entre vous et l'examineur cette section peut être effectuée à part. Il n'est pas obligatoire de parcourir un circuit fermé.

LE JOUR DE L'ÉPREUVE

Vous actualisez la préparation du vol pour être prêt à débiter le briefing à l'arrivée de l'examineur.

Lorsque l'examineur arrive, il présente sa décision FE et sa licence en état de validité. Il est qualifié sur l'avion et médicalement apte.

En retour, vous devez justifier de votre identité et présenter votre dossier comprenant :

- Votre certificat d'aptitude théorique.
- Votre certificat médical.
- L'attestation de formation pratique.
- Votre carnet de vol :

Mis à jour et attestant de la présentation à l'épreuve par la mention :
"Présenté à l'épreuve pratique d'aptitude PPL/A, le (date)".

- Votre livret de progression.
- Les documents de bord de l'avion.

Afin de valider votre présentation, **vous signez, avant l'épreuve, le recto du formulaire de compte rendu d'examen en vol** (feuillet carboné) que vous présente l'examineur.

Briefing

Prenez le temps d'expliquer à l'examineur quelles sont les caractéristiques de votre avion, en particulier les vitesses d'utilisation et la check-list utilisée. Tout ce que vous direz lors du briefing sera pris en compte par l'examineur et allégera d'autant les explications qu'il pourrait avoir à vous demander en vol.

Décision initiale

Vous devez, lors du briefing, prendre seul la première décision importante du vol : partir ou non. En fait, vous ne devez pas partir avec une météo moins bonne que celle que vous accepteriez pour le même vol en solo. En aucun cas vous ne devez partir en pensant : "Si j'étais tout seul je ne partirais pas, mais l'examineur peut m'aider". Ce n'est pas son rôle.

Briefing de l'examineur sur le déroulement du vol

Votre examineur rappellera avant le vol :

- Les consignes de sécurité particulières à l'épreuve.
- Le rôle de chaque personne à bord :

Les situations d'examen sont variables. A l'extrême, quatre personnes peuvent être à bord si, outre vous même et l'examineur, il y a un superviseur et un instructeur pilote de sécurité. C'est volontairement que les différents cas possibles ne sont pas détaillés ici.

L'examineur confirme qui est commandant de bord et qui dirige l'épreuve.

En cas de supervision, c'est bien l'examineur pressenti qui dirige l'épreuve, même si la décision appartient en dernier ressort au superviseur. Votre interlocuteur pendant l'épreuve n'est pas le superviseur.

- Les conditions d'intervention du commandant de bord :

L'examineur (ou un FI pilote de sécurité) peut intervenir dans la conduite du vol dans des cas précis.

Selon l'urgence cette intervention peut être verbale ou consister en une reprise des commandes.

Seul l'examineur décide des conséquences de cette intervention sur le résultat de l'épreuve.

- Les consignes de conduite de l'épreuve.
- Les performances acceptables.

Conclusion de l'épreuve

Lorsque l'épreuve est terminée trois cas peuvent se présenter :

Cas N°1 : Vous avez réussi toutes les sections, sans manquer aux performances acceptables :

Bravo ! Il ne vous reste plus qu'à compléter votre dossier de demande de licence pour vous la faire établir (voir liste des pièces en annexe). Votre licence sera automatiquement assortie d'une qualification de classe SEP ou TMG, selon le cas.

Dans l'attente de l'établissement de cette licence, l'examineur renseigne au verso du feuillet carboné vert un certificat provisoire.

Pour être valable, ce certificat doit être signé par l'examineur et par vous même. Attention ! Ce certificat n'est valide que pendant deux mois et seulement sur le territoire national.

Cas N°2 : Vous avez échoué à deux sections ou plus, ou vous n'êtes pas resté dans le cadre des performances acceptables :

L'examineur vous explicite lors du débriefing les raisons de l'échec.

Mention en est faite au verso du feuillet bleu qui est destiné au SDAC.

Le réentraînement ou le complément de formation souhaitable est indiqué au verso du feuillet vert qui vous est destiné.

Lors de votre prochaine tentative :

- Vous devrez recommencer entièrement l'épreuve.
- Il ne sera pas tenu compte des sections réussies auparavant.
- Vous devrez ramener le feuillet vert, complété par l'instructeur qui a dirigé le réentraînement.

Cas N°3 : Vous avez réussi à toutes les sections, sauf une :

Vous disposez de 6 mois pour repasser cette section manquée, en principe avec le même examinateur.

Lors de cette deuxième tentative, le résultat à cette section manquante ramènera obligatoirement au cas N° 1 ou au cas N° 2 :

- Si vous la réussissez, vous n'aurez plus qu'à compléter votre dossier de demande de licence.
- Dans le cas contraire, vous devrez recommencer entièrement l'épreuve.

Attention ! Le délai de six mois pour repasser la section manquée ne proroge pas la validité du certificat d'aptitude théorique qui est de 24 mois dans tous les cas.

Equipement de l'avion

EQUIPEMENTS OBLIGATOIRES POUR LE VOL

Les équipements exigés par les règlements de navigabilité et les règlements opérationnels doivent, bien entendu, être installés et en état de fonctionnement.

A la date de rédaction de ce guide, ceci impose notamment la conformité avec les paragraphes applicables du chapitre 2 de l'arrêté du 24 juillet 1991, modifié⁶.

EQUIPEMENTS SPECIFIQUES A L'EPREUVE

Pour effectuer les exercices de l'épreuve d'aptitude, il faut en outre :

- Un horizon artificiel.
- Un directionnel (conservateur de cap).
- Un moyen de radionavigation homologué :
 - Il s'agit d'un moyen installé sur l'avion et inscrit sur la licence de station d'aéronef. Un GPS qui répond à cette condition et dont la base de données est à jour et le manuel d'utilisation à bord est donc accepté.
 - Un GPS portatif n'est pas autorisé.

- Equipement de simulation VSV :

En règle générale, le pare-brise ne doit pas être occulté. Il faut donc disposer d'un matériel réduisant le champ visuel pour vous seulement ("casquette", "lunettes", "visière").

Toutefois, la simulation avec capote est envisageable dans certains cas. Votre instructeur vous confirmera avant l'épreuve quel matériel doit être utilisé.

FREINS

L'avion d'examen doit être équipé de freins manœuvrables de la place occupée par l'examineur (ou, le cas échéant par le pilote de sécurité).

⁶ Dernière modification par l'arrêté du 29 juin 2004.

Etes-vous vraiment prêt ?

Voici quelques questions pour vous aider à évaluer votre niveau de préparation....

Les réponses - caricaturales - que voici ne sont pas celles d'un candidat qui se présente dans une condition optimum...

- Mes ressources externes sont elles prêtes ?

Ma carte OACI est périmée, j'ai perdu mon rapporteur, mon "Guide VFR" est tout neuf mais je ne sais pas m'en servir !

- Parmi les rubriques de l'épreuve, y en a-t-il une ou plusieurs dont le contenu ne m'évoque rien ?

Je ne comprends pas la différence entre décrochage et approche du décrochage !

- Y a-t-il un exercice auquel je pense ne pas être assez entraîné ?

Lorsque j'ai étudié l'atterrissage volets rentrés mon instructeur a dit qu'on en referait. Il semble l'avoir oublié. Bon, c'est pas grave, il doit penser que c'est suffisant puisqu'il me présente à l'épreuve !

- Mes connaissances sont elles à jour ?

Depuis mon examen théorique je n'ai pas ouvert un bouquin !

- Suis je capable d'utiliser mes connaissances pour répondre à une question pratique, par exemple dans une situation "imprévue" ?

"Au roulage le moteur s'arrête".

Ben, je coupe tout et je descends !

Et vous, que répondez vous ?

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1
Programme de formation théorique pour la licence de pilote privé avion (arrêté du 20 août 1999)
- Annexe 2
Modalités d'organisation de l'examen théorique (arrêté du 16 mai 2000)

Les annexes 1 et 2 sont groupées en un seul document.

- Annexe 3
Formulaire d'inscription à l'examen théorique
- Annexe 4
Attestation de formation théorique
- Annexe 5
Exemple examen théorique (extrait)
- Annexe 6
Programme formation au vol (extrait arrêté du 29 mars 1999)
- Annexe 7
Formulaire d'inscription à l'examen pratique
- Annexe 8
Attestation de formation pratique
- Annexe 9
Programme de l'épreuve pratique d'aptitude