



AUTORITE DE SURVEILLANCE

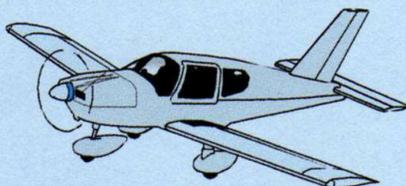
**CADRE RESERVE Á LA D.A.C. NORD**

DELIVRÉE LE ..... PAR .....

EXPÉDIÉE Á :  PILOTE (ENV. JOINTE)  ORGANISME

REMARQUES : .....

**DOSSIER DE DEMANDE DE DELIVRANCE  
DE LICENCE DE PILOTE PRIVÉ AVION  
PPL/A**



*Photographie  
d'identité*

*(à coller)*

**ÉLÈVE PILOTE :**

NOM : .....

*pour les femmes mariées, , nom de jeune fille*

NOM D'USAGE : .....

*pour les femmes mariées, nom d'épouse*

PRÉNOMS : .....

DATE DE NAISSANCE : ...../ ...../ .....

LIEU DE NAISSANCE : .....

*pour les France, préciser le n° de département*

NATIONALITE : .....

ADRESSE : .....

.....

.....

.....

**ORGANISME ayant assuré la formation pratique en Ile-de-France :**

NOM : **AERO-CLUB HISPANO SUIZA**

N° D'ENREGISTREMENT : **F-IDF-99-021-2**

# DOSSIER DE DELIVRANCE DE LICENCE PPL/A

## CONSTITUTION DU DOSSIER

- Dossier bleu ci-joint soigneusement renseigné :**
  - page de garde relative au candidat et à l'organisme de formation, incluant une **photographie d'identité collée** ;
  - 3<sup>ème</sup> page (**ATTESTATION DE FORMATION PRATIQUE**) complétée sans oublier de préciser expérience totale, formation DC, solo supervisé et détail de la navigation de 150 NM minimum avec 2 escales (atterrissages complets).
- Photocopie d'une pièce d'identité** précisant la nationalité  
Pour les élèves pilotes français, Passeport ou carte nationale d'identité.  
**Attention : la photocopie du permis de conduire ne sera pas acceptée.**
- Original du certificat d'aptitude PPL/A théorique**  
ou : photocopie du certificat d'aptitude théorique CPL/A ou théorique ATPL/A.  
**Attention aucune photocopie du théorique PPL/A ne sera acceptée.**
- Formulaire de compte-rendu de l'examen en vol**  
soigneusement complété et signé par l'instructeur formateur, l'examineur et l'élève pilote  
(joindre les feuillets rose et bleu ainsi que l'annexe blanche comportant les items).  
**Attention : vérifiez qu'aucun champ du formulaire n'a été oublié.**
- Photocopie du certificat médical valide**  
**Attention : le certificat médical doit obligatoirement :**
  - préciser la **date de fin de validité**, complétée par le médecin aéronautique agréé,
  - être signé par l'élève pilote.
- Pour les élèves pilotes concernés uniquement (\*)*  
**Document relatif à la réforme du service national**  
(conformément à la loi du 28 octobre 1997)
  - soit une copie du certificat individuel de participation, délivré à l'issue de la J.A.P.D.
  - soit, lorsque celle-ci n'a pas été accomplie, une attestation de recensement délivrée par la mairie du domicile ou le consulat de rattachement
  - soit une attestation de l'administration chargée du service national attestant que le candidat a satisfait à ses obligations ou qu'il n'est pas soumis à l'obligation de participer à l'appel de préparation à la défense.

(\*) *Sont concernés :*

  - les jeunes gens nés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1980
  - les jeunes femmes nées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1983
  - les personnes rattachées aux mêmes années de recensement.
- L'original du formulaire de redevances de titre aéronautiques privés complété, daté et signé**
- Un chèque en valeur de 75,00 € pour la redevance concernant la délivrance de votre licence**  
*Attention le chèque doit être libellé à l'ordre de la " Régie des recettes de la DAC Nord "*  
**Si paiement en espèces, directement à la régie des recettes de la DAC après passage au bureau des licences**
- ~~*Pour les élèves pilotes qui souhaitent recevoir la licence à leur domicile (avec l'accord de leur organisme de formation)*~~  
**Enveloppe timbrée mentionnant l'adresse complète de l'élève pilote**  
Remarque : par défaut, la licence éditée sera expédiée à l'organisme de formation.

☒ **Direction de l'Aviation Civile Nord**  
**Subdivision Licences (D2AL)**  
Orly Sud n° 108  
94396 ORLY AEROGARE CEDEX  
☎ 01.69.57.74.62.

# ATTESTATION DE FORMATION PRATIQUE A LA LICENCE DE PILOTE PRIVE AVION PPL/A

<b>NOM et Prénom de l'élève pilote :</b> _____ _____	<b>Date de début de formation :</b> _____
<b>Organisme ayant assuré la formation pratique :</b> <b>AERO-CLUB HISPANO SUIZA</b> <b>F-IDF-99-021</b>	<b>Date de fin de formation :</b> (date du dernier vol de formation, qu'il soit double commande ou solo supervisé) : _____

<b>Expérience totale sur avion</b> (incluant, le cas échéant, l'expérience au titre du Brevet de Base BB)	
Total général	.... h ....
Total CDB	.... h ....

<b>Expérience acquise au titre d'une licence précédente</b> (FCL 1.120) :	
Type de licence à prendre en compte (BB, planeur, hélicoptère)	.....
Expérience CDB au titre de cette licence	.... h ....

<b>Expérience à prendre en compte Dans le cadre de la formation PPL/A :</b>	
<b>Formation PPL/A en Double Commande</b> (minimum 25 h, ou 20 h si expérience créditée au titre du FCL 1.120)	.... h ....
<b>Solo supervisé PPL/A</b> (minimum 10 h) dont sur la campagne (minimum 5 h) : .... h ..... dont un vol de 150 NM minimum : date : ..... / ..... / ..... Trajet (2 escales minimum) : ..... .....	.... h ..
<b>Formation sur BITD, FNPT ou simulateur de vol</b> (5 heures au maximum)	.... h ....
<b>Prise en compte de l'expérience acquise au titre d'une autre licence</b> (10 % du total ci-contre dans la limite de 10 heures)	.... h ....
<b>TOTAL de l'expérience PPL/A</b> (somme des colonnes ci-dessus, minimum 45 heures)	.... h ....

<p style="text-align: center;"><i>Cadre réservé à l'Aéro-Club HISPANO SUIZA</i></p> M..... Instructeur au sein de l'Aéro-Club HISPANO-SUIZA certifie avoir assuré et contrôlé la formation pratique du candidat, conforme à l'arrêté du 29 mars 1999 (appendice 1 au FCL 1.125) A PONTOISE , le..... Signature	M. Bernard CHOIX Président de l'Aéro Club HISPANO SUIZA certifie que le candidat a suivi une formation pratique conforme à l'arrêté du 29 mars 1999 (appendice 1 au FCL 1.125). A PONTOISE , le ..... Signature *Nom, Prénom, Qualité (fonction de la personne ayant compétence pour engager la responsabilité de l'organisme).
--	--

## LICENCE PPL/A : RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

<b>FCL 1.085(b)</b>	Vols solo dûment autorisés par un instructeur, notés sur carnet de vol de l'élève pilote et signés par l'instructeur.
<b>FCL 1.090</b>	Age minimal du premier vol solo : <b>16 ans</b> .
<b>FCL 1.095</b>	Vols solo possibles uniquement si l'élève pilote détient un médical valide de classe 1 ou 2.
<b>FCL 1.100</b>	Age minimal d'obtention de la licence PPL/A : <b>17 ans révolus</b> .
<b>Appendice 1 au FCL 1.125</b>	<p>Formation – Précision – VSV</p> <p>Il n'est pas imposé un nombre d'heures de vol minimal par seule référence aux instruments, avec exécution d'un virage de 180°. Il appartient au FI/A compétent d'adapter son enseignement à la compréhension de son élève.</p> <p>Cette formation peut être effectuée soit sur avion équipé de manière à simuler des conditions météo de vol aux instruments soit sur BITD.</p>
<b>FCL 1.120 FCL 1.125</b>	<p>Expérience (formation). Total des heures : <b>45 heures</b> (dont 5 heures peuvent avoir été effectuées sur BITD, un FNPT ou un simulateur de vol) comprenant au moins :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>25 heures en double commande (DC)</b></li> <li>- <b>10 heures en solo supervisé</b> dont au moins 5 heures de vol en campagne, dont au moins un vol en campagne d'au moins 150 NM au cours duquel 2 atterrissages complets seront effectués sur 2 aérodromes différents de celui du départ.</li> </ul> <p>Restent : 10 heures de formation, en fonction du niveau de l'élève pilote (heures en DC et/ou solo et/ou solo supervisé).</p>
<b>FCL 1.120 – FCL 1.125(b)</b>	<p>Les élèves pilotes PPL/A peuvent bénéficier de réductions d'heures s'ils sont titulaires du <b>brevet et de la licence de base (BB)</b> de pilote d'avion, de licence de pilote sur <b>hélicoptère</b> ou <b>planeur</b> autre qu'un TMG, un moto-planeur à moteur rétractable ou un moto-planeur dont le moteur ne permet pas le décollage, dans les conditions indiquées ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 % du temps de vol total en tant que CDB sur de tels aéronefs peuvent être pris en compte, dans la limite de 10 heures.</li> <li>- La formation en solo supervisé ne peut être inférieure à 10 h et la formation en double commande ne peut être inférieure à 20 h.</li> </ul> <p><u>Ex. 1 :</u> Un pilote titulaire d'une licence hélicoptère totalisant 70 heures CDB sur hélicoptère pourra obtenir une prise en compte de son expérience à hauteur de 7 heures. Sa formation PPL/A pourra donc être limitée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 20 heures en DC</li> <li>- 10 heures en solo supervisé</li> <li>- 8 heures "libres" (45 - 20 - 10 - 7 heures)</li> </ul> <p><u>Ex. 2 :</u> Pour un pilote titulaire d'un BB avec une expérience de 130 heures* CDB sur avion au titre du BB, 10 heures d'expérience pourront être prises en compte. Le pilote devra donc au minimum suivre une formation de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 20 heures en DC dans le cadre du PPL/A</li> <li>- 10 heures en solo supervisé dans le cadre du PPL/A</li> <li>- 5 heures "libres" (45 - 20 - 10 - 10 heures) dans le cadre du PPL/A.</li> </ul> <p>(* : attention, conformément au FCL1.090, seules pourront être comptabilisées les heures effectuées à partir de l'âge de 16 ans).</p>

## DOSSIER DE DELIVRANCE DE LICENCE PPL/A

Commentaires.

Ce document en forme de dossier bristol bleu va vous permettre deux démarches :

- initialiser votre demande d'inscription au test en vol (il vous sera ensuite rendu)
- une fois le test réussi vous y joindrez le précieux « Formulaire de C/Rendu de l'examen en vol » avant d'être renvoyé à la DGAC (via le club) afin de recevoir votre Licence PPL.

Conseil : lors de la première démarche (inscription et demande de test) pensez à coller un papillon sur la première page donnant vos dates souhaitées ou possibles pour le test. Ca permet au club d'essayer de trouver en accord avec la DGAC un testeur qui soit disponible dans les mêmes créneaux !

### Page 1

Pas de problème particulier il suffit de remplir (ne pas oublier la photo)

### Page 2

C'est la check-list de ce qu'il faut renseigner ou inclure comme document (bien sûr le tout premier document à remplir sera le formulaire de redevances de titre aéronautique et le dernier sera celui du C/Rendu d'examen de votre testeur).

Attention pour les plus jeunes : ne négligez pas le document relatif à la réforme du service national (jeunes-gens nés à partir du 01/01/1980 ET jeunes-filles nées à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1983).

Cette page ne devrait pas poser de problèmes.

### Page 3

*Attention ce document est un fusil à 2 coups :*

- dans un premier temps il sert à DEMANDER l'organisation du test en vol et la partie heures de vol est alors **à remplir au crayon**
- dans un second temps, une fois le test envol réussi, il sert à demander l'obtention du titre aéronautique PPL et c'est là qu'on fige « **à l'encre** » les chiffres de la page 3 (au cas où ils aient pu évoluer entre les 2 phases).

Cette page 3 est celle qui fait faire le plus de nœuds au cerveau. Il faut tout de suite aller lire la page 4 qui va tout éclairer. Tout le problème vient des dérogations aux minima d'heures de formation (45 heures décomposées en heures DC (25) , en heures SOLO supervisé (10), et enfin 10 heures « libres ».

Certains pilotes ayant la licence et l'expérience de pilotage en hélicoptère ou planeur mais aussi du Brevet de Base peuvent appliquer des règles de réduction d'heures minimales de formation.

La plupart d'entre vous n'êtes pas vraiment concernés, juste un peu à la marge pour 10% des heures de CBD exécutées au titre du Brevet de Base. Ca n'a d'intérêt que si vous n'atteignez pas les 45 heures mini : ce n'est jamais votre cas car tous les candidats qui ont commencé à voler ab initio pour le PPL, tous dépassent largement ce minimum. Le problème se pose pour des pilotes qui auraient réalisé des centaines d'heures de vol en planeur ou hélico ou BB et dont l'expérience en navigation, pilotage, réglementation .... ne nécessite pas une formation complète.

Vous pouvez discuter sur les 2 ou 3 heures de CBD exécutées au titre du brevet de base : pour 3 heures ça vous fait un « rabais » de ...18 minutes utilisable si votre formation totale s'était arrêtée à 45 heures – 18 minutes = 44h42' !

Sur le plan pratique (sauf avis contraire des instances du club) j'ai tendance à reporter tous vos vols y compris ceux en CDB BB dans votre livret de progression et de les signer sur le carnet de vol pour éviter de faire des circonvolutions avec les totaux de votre carnet (il faut discriminer vos heures CBD BB du reste !

Si le cœur vous en dit : vous assumez ... mais c'est un peu pour des prunes !