



Test Lapl / PPL
Présentation et déroulement

Dernière mise à jour le 29/09/2022

Sommaire

Préambules.....	3
Le test Présentation du test	3
Définition des rôles de chacun.....	4
Les différentes phases du test.....	4
Phase au sol.....	4
1ere partie du vol, la navigation.....	5
2eme partie du vol, déroutement.....	5
2eme partie du vol, la mania.....	5
Débriefing.....	6
Exemple d'une présentation du test faite par un FE à St Jean.....	6
Les items minimums impératifs à maîtriser parfaitement impérativement.....	7
Exemple de questions types lors d'un test PPL.....	7
Météo.....	7
Navigation	7
Carburant.....	7
En vrac	8
Exemple de scénario de panne	8
En conclusion.....	8

Préambules

Vous êtes en courte finale pour passer votre test PPL, un grand moment qui va valider toute votre formation et vous permettre de voler de vos propres ailes.

Ce test demande une bonne préparation de votre part, de savoir faire, de connaissance, mais aussi une bonne forme physique et mentale.

Un test PPL est une épreuve, très longue, qui s'étale en moyenne sur une journée complète.

C'est très long.

Préparation de la nav, de l'avion, briefing, en moyenne 2H30 de vol, débriefing, le soir vous allez bien dormir, c'est sur !

Il est donc très important d'arriver en pleine forme, libéré de toute contrainte extérieur sur la journée complète.

Ce test PPL est généralement très éprouvant, et que vous aurez probablement l'impression de galérer, ou que ça ne va pas le faire.

Il est possible que ce soit également l'une de vos plus mauvaise prestation que vous ayez faite...

Peu importe !!!

Tant que vous ne commettez pas d'infraction et que vous continuez à gérer le vol et surtout la sécurité du vol, le test n'est pas terminé!!

Le test n'est terminé qu'une fois revenu au parking contact coupé.

Donc on ne lâche rien et on s'accroche pendant toute la durée du test.

Ne restez pas focalisé mentalement sur un exercice que vous auriez pu mal faire, concentrez-vous sur le moment présent, sur l'anticipation et la suite du vol.

Restez confiant, si vos instructeurs vous présentent, c'est que vous êtes capables, donc accrochez-vous, **votre brevet vous allez l'avoir !**

Le test

Présentation du test

C'est un contrôle de compétence, pas un concours.

Ce qui vous sera demandé au test est connu à l'avance, le programme est disponible dans le compte rendu d'examen téléchargeable sur le site de la DGAC.

Vous connaissez tous ces items, vous les avez vu, et certainement déjà révisé pendant votre formation.

Ces items devront être réalisés en s'adaptant aux conditions du jour

Explication du test et des 5 sections

- Pas d'obligation d'être performant, d'aller vite, ou de destination
- Faire comme si on était seul, se comporter en CDB
- Le pilotage doit être acceptable, en sécurité, avec décisions adaptées et raisonnées
- Vous avez la liberté de manœuvre et de décision
- Le FI à droite ne touche pas aux commandes
- Ne pas s'inquiéter si personne ne parle dans l'avion, notamment dans la première phase de navigation
- Vous devez connaître les papiers de l'avion
- Vous devez savoir faire les calculs (de performance, centrage, etc.)

Lors de l'arrivée à destination de la navigation ou du déroutement, on pose si c'est possible, sinon on s'adapte pour aller ailleurs.

Définition des rôles de chacun

Le candidat joue le rôle du CDB

Dans la réalité le vrai CDB c'est la personne qui se trouve en place avant droite.

C'est soit un pilote de sécurité, auquel cas l'examineur sera en place arrière, soit l'examineur lui-même si il n'y a pas de pilote de sécurité.

L'examineur définit le déroulement du vol et prend des notes comme son rôle l'exige.

L'ordre des items peut varier en fonction de la situation ou des besoins.

Tout le monde œuvre pour la sécurité du vol, notamment pour ce qui est de l'observation extérieure. Pour ce qui est de la gestion de la sécurité, c'est à vous de gérer.

Aucune prise de risque pendant le vol.

C'est au candidat, donc à vous de gérer et décider.

Une pause est possible pendant le vol si besoin, notamment lors d'un atterrissage sur un terrain.

Au final c'est le FE qui décidera si c'est possible ou pas, mais n'hésitez pas à en parler si besoin.

Les différentes phases du test

- 1 phase au sol

- 1ere partie en vol, souvent sans intervention de l'examineur.

Le candidat gère comme si il était seul à bord, et ne s'étonne pas de n'avoir personne qui parle

- 2eme partie sur le déroutement et les mania, l'examineur donnera au fur et à mesure les indications nécessaires.

Phase au sol

Présentation papier de tous les occupants:

- Le candidat présente un document d'identité, ainsi que son théorique PPL (et les totaux de sa formation : solo, navigation et total)

- Le pilote de sécurité présente sa SEP et sa qualification de FI

- Le testeur présente son attestation d'examineur

Présentation des papiers de l'avion:

Avant le départ il faut impérativement avoir vérifié à minima (valable pour tous les vols):

- Le Certificat de Navigabilité
- La validité de l'assurance
- Le potentiel moteur restant et l'APRS

Présentation de la partie météo:

On ne parle que de ce qu'on retient et qui est pertinent.

Le testeur doit avoir votre compréhension de la situation météo, de son évolution, et de ses impacts éventuels sur le déroulement du vol.

Présentation des Notams:

On ne parle que de ce qui impacte le vol.

=> vous devez ensuite annoncer votre décision sur la possibilité du vol et les adaptations éventuelles qui seraient nécessaires...

Présentation de la navigation:

Si on ne sait pas quelque chose, on sait où trouver la réponse ou l'information.

=> *Il vaut nettement mieux assumer de ne pas savoir et chercher la réponse que de dire des âneries !!!*

Présentation du bilan carburant

Il faut connaître la réglementation associée bien évidemment !!!

Si on se perd pendant le test, ce n'est pas forcément un problème si c'est géré en sécurité, sans infraction, et en tenant compte du carburant!!!

=> le bilan carburant est une prévision, la réalité c'est la gestion du vol en vol qui rend possible, ou pas, les prévisions du bilan carburant.

Pendant le vol, l'examineur s'attend que à ce que vous gériez le carburant, ne l'oubliez pas. Votre test, et surtout votre sécurité en dépend.

Présentation des performances

1ere partie du vol, la navigation

Le candidat réalise son vol comme si il était seul à bord, sans intervention particulière du testeur.

A destination, si cela est possible l'atterrissage est réalisé.

Dans le cas contraire il faudra s'adapter.

Bien que le testeur n'intervienne pas, les questions restent possibles.

2eme partie du vol, déroutement

Un scénario pourra être fourni, sous plusieurs formes possibles.

- Au plus tard à telle heure, déroutement sur tel terrain
- Au plus tard à tel endroit, déroutement sur tel terrain
- Quelqu'un fait un malaise à bord, il faut réagir, que faites-vous
- etc.

Le candidat devra gérer le déroutement sous tous ses aspects: technique, météo, humain etc.

A la fin du déroutement la partie navigation est terminée.

2eme partie du vol, la mania

La mania peut se dérouler en un seul bloc, ou les items peuvent être ventilés à différents moments selon le déroulement du vol.

Les items sont ceux listés dans le programme de test.

Par défaut les évolutions sont faites à 3000ft sol minimum

A la demande du testeur, les remises de gaz à la fin des exercices de type panne moteur pourront être faites par le pilote de sécurité.

Pas de panne fortuite. Les pannes sont annoncées, le candidat les gère ensuite.

A tout moment, le candidat doit prendre l'initiative d'interrompre l'exercice si il le juge nécessaire.

Exemple: lors d'un exercice votre avion part en virage engagé, vous prenez la décision d'interrompre l'exercice en cours pour mettre l'avion en sécurité, et vous en discutez ensuite avec le testeur

=> ce type de réaction est ce qui est attendu pour un commandant de bord, et donc évalué lors du test. Le fait de ne pas prendre de décision dans ce type de situation a de forte chance de vous faire échouer votre test.

Ne confondez pas rater un exercice, qui peut-être recommencé, et mettre la sécurité en jeu et donc

louper votre test.

La liste des exercices demandée est longue.

A chaque fois prenez votre temps pour commencer votre exercice dans de bonnes conditions et avec les bons paramètres, tout en gérant en permanence la sécurité.

Appliquez les méthodes vues pendant votre formation, on ne vous en demande pas plus.

Débriefing

Le vol est passé en revue et le résultat annoncé:

Si vous avez bien travaillé pendant votre vol, Bravo vous êtes pilote !

Exemple d'une présentation du test faite par un FE à St Jean

Le testeur se présente (attestation examinateur), puis le candidat (Carte d'identité, son théorique PPL et sa visite médicale), enfin le pilote de sécurité (SEP + validité FI)

"Le test est un contrôle de compétence, pas un concours.

Tous les items qui vont être demandés sont déjà connus par le candidat

La séance sera adaptée aux contraintes du jour

Définition des rôles:

Le candidat joue le rôle du CDB, et devra agir en tant que tel comme si il l'était réellement.

Suites aux indications données il devra agir en autonomie et prendre les décisions adéquates.

Le vrai CDB est le pilote de sécurité, autrement dit le FI en place avant droite

L'examineur définit le programme de vol et organise la séance.

Il y a 3 phases

- au sol, durée environ 45 minutes

- Une première phase de vol sans aucune intervention

- Une deuxième phase avec des indications qui seront données au candidat

Tout le monde participe à la sécurité, observe et signale ce qui pourrait être pertinent.

Aucune prise de risque n'est admise

A destination de la première phase, si on peut poser, on pose.

Des indications seront fournies à ce moment là pour la suite du déroulement du vol

En 2ème partie ce sera un déroutement basé sur un scénario technique, météo, humain etc..

Ex:

- Au plus tard à telle heure vous vous déroutez

- Au plus tard à tel endroit vous vous déroutez

- Il se passe telle situation dans l'avion, A vous de la gérer

A l'arrivée du déroutement, on pose si c'est possible, sinon on va ailleurs.

La décision revient au candidat

A cet instant la partie "voyage" est terminée

Au fil du vol, seront intercalés des exercices de mania, issus de la liste d'exercice contenus dans le compte rendu de test.

Des pannes seront également simulées. Pas de panne fortuite, elles seront annoncées.

Le candidat gère la situation annoncée en autonomie et prend les décisions adaptées.

Il prendra la décision d'interrompre l'exercice si besoin, ou au moment opportun.

Le vol dure environ 2H30. Une pause est possible pendant le test.

Le candidat fera des erreurs inévitablement, ce n'est pas grave.

Il ne faut pas rester focalisé et continuer à gérer la suite.

En aviation on apprend à gérer des erreurs, pas à les éliminer.

Les items minimums impératifs à maîtriser parfaitement impérativement

- Les papiers de l'avion (connaître les papiers présents et ceux obligatoires)
- Savoir vérifier le potentiel restant sur l'avion, s'assurer que le potentiel nécessaire au test est disponible
- Météo : Commencer le briefing par une carte des fronts, puis temsi/wintem et enfin metar/taf. Connaître le schéma de coupe d'une perturbation et toute ses implications; connaître les définitions de CAVOK, TEMPO, NOSIG, BECOMING
- Connaître la réglementation carburant et NCO en générale et gérer le carburant en vol ! (www.acrv.org/fi/documentation-Aeronautique/Reglementation/nco/)
- Savoir calculer les performances de l'avion avec le MDV et savoir expliquer pourquoi on ne rajoute pas de marge sur ces calculs à LFKE (<https://www.acrv.org/fi/avions/GBLH/Performances/F-GBLH%20-%20Cacul%20de%20performance.pdf>)
- Utiliser, et correctement, une C/L point tournant (cf en haut du log de nav !) (<https://www.acrv.org/fi/formation/Navigation/ACRV%20-%20Log%20de%20navigation.pdf>)
- Connaître toutes les méthodes applicables aux exercices qui seront demandés (<https://www.acrv.org/fi/formation/ACRV%20-%20Recueil%20des%20m%C3%A9thodes%20applicables%20aux%20exercices%20du%20test%20PPL.pdf>)
- Connaître les inclinaisons max en fonction de la vitesse (ex pour le PHUI : <https://www.acrv.org/fi/avions/PHUI/F-PHUI%20-%20Recapitulatif%20des%20Vitesse%20et%20vol%20lent.pdf>)

Cette liste est non exhaustive !!

Vous trouverez un recueil de notion à savoir (non exhaustif) ici

Exemple de questions types lors d'un test PPL

Météo

- Il ya 5kt de vent sur la route, combien de dérive max pourra-t-on rencontrer?
- Définition de CAVOK ?
- Définition TEMPO dans un taf ?
- Signe dangereux pour les VFR sur une TEMSI?
- Evolution météo: un front arrive, comment va évoluer le vent et la pression ?

Navigation

- Hauteur maximum d'une ZRT?
- Comment avoir l'info d'activité d'une zone planeur?
- Questions sur les espaces aériens et les conditions VMC ou de pénétration
Exemple: En classe E on est en vol contrôlé ou pas ? Quelles sont les conditions de pénétration d'un classe E ? quelles sont les conditions VMC d'une classe E ?
- Quelle est la réglementation carburant en VFR ?
- Quelle est l'altitude minimale de survol en dehors de tout obstacle ou des villes ?

Carburant

- Si la réserve finale est entamée, quel est le message radio à utiliser?

En vrac

- Quel est le comportement avion si centré arrière? Avant ?
- Quel est le premier moment potentiellement critique d'un centrage arrière ?
- Qu'est-ce que le second régime?
- Quelles parties du MDV sont certifiées?
- Quelle décision à partir des calculs de performance ?
- Quelle est la marge appliquée sur les calculs de performance du MDV ?
- Longueur de piste minimum retenue avec les conditions du jour pour décoller ? Atterrir ?
- Quels sont les paramètres qui influencent les performances ?
- Inclinaison en fonction de la vitesse et vitesse de décrochages associées ?
- En virage dérapé intérieur ou extérieur, lequel est le plus dangereux?
- Quelle procédure en cas de panne radio ? Dans une CTR, hors CTR ?
- Qu'est-ce qu'un PAPI? Comment ça fonctionne?

Exemple de scénario de panne

On a un problème moteur, on n'a plus que 2000 tours au moteur, que faites-vous ?

On constate que l'alternateur délivre trop de courant, il y a surcharge... que fait-on ?

En conclusion

Préparez bien votre vol, restez zen, et appliquez ce que vous avez appris en vous comportant en commandant de bord, et vous aurez votre PPL

Bon vol !