

Conférence IVAO France

Département Training

L'examen "Private Pilot"



Présenté par Olivier Mars – FR-TC





Préambule

Cette présentation a pour but de vous présenter les grandes lignes de l'examen PP, elle ne se substitue pas :

Au briefing officiel de l'examen disponible ici :

<http://www.ivao.fr/dep/examens/pratiquepilot.html>

A l'ensemble de la documentation disponible dans la section instruction :

En français : http://www.ivao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/Debut_Ici.html

En anglais : <https://www.ivao.aero/training/documentation/index.php?section=pp>

Ce que nous allons voir ce soir...



- Quelques généralités
- L'examen théorique
- L'examen pratique
- Le PP et après ?
- **Vos questions !**



Quelques généralités

- Pour demander l'examen PP, vous devez avoir :
- Le grade FS3 depuis au moins 1 mois,
- Au moins 50 h de connexion en tant que Pilote sur le réseau (les heures OBS et ATC ne sont pas prises en compte)

- La demande d'examen se fait via votre page exam status page :
- <https://www.ivao.aero/training/exam/status.asp>

PILOT

EXAM HISTORY

Nr.	Date/Time	Rating	Type	Status
[REDACTED]	[REDACTED]	IvAp	Theoretical	Success



Quelques généralités

ENTRY EXAMS

- You have passed the IvAp exam.

ADVANCED EXAMS

- No new exams are available at this time, you need [\[redacted\]](#) online to qualify.

ADVANCED EXAMS

- You can apply for a practical exam for [\[redacted\]](#) [here](#)

Un pré-requis est manquant pour demander l'examen

Vous pouvez demander l'examen en cliquant sur le « *here* »

Tous les examens Théoriques et Pratiques de l'ensemble des grades (Pilote ou ATC) se demandent de la même manière.



Quelques généralités

L'examen PP est découpé en 2 phases :

- Un examen Théorique sous forme de QCM en ligne
- Un examen Pratique réalisé par un examinateur du département Training (incluant le FR-HQ)

Ces 2 phases sont réalisées successivement et la réussite à la première conditionne le passage à la seconde.



Des questions ?



L'examen Théorique

QCM de 20 questions en anglais avec 3 à 5 réponses par question

Temps : 45 minutes

Réussite : $\geq 75/100$

Programme : questions basées sur la réglementation OACI dont les explications sont disponibles à ces adresses :

- <https://www.ivao.aero/training/documentation/index.php?section=fsx>
- <https://www.ivao.aero/training/documentation/index.php?section=pp>
- https://www.ivao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2.Debut_ici.html



L'examen Théorique

Conseil : Sauvegardez régulièrement le questionnaire, seul la dernière version est prise en compte pour la correction

Résultat : Vos réponses sont corrigées automatiquement sous 24h environ

Remarque : La base de questions est la même pour l'ensemble des divisions IVAO et donc gérée au niveau Training HQ, la Division France n'a pas la main sur ce processus



Des questions ?



L'examen Pratique

Les objectifs de la partie pratique

- Vérifier votre maîtrise des logiciels IVAO (IVAP et TeamSpeak)
- Vérifier vos connaissances théoriques VFR
- Vérifier votre capacité à mener correctement un vol en régime VFR

Spécificités en Division France

- S'être connecté comme pilote au moins 1 fois sur le mois précédent la demande
- Utilisation du tracker « tiny Flight Tracker » disponible à cette adresse
http://www.ivao.aero/training/TinyFlightSoftware/TinyFlight_portable.zip
- Avoir des disponibilités suffisantes dans les 3 semaines suivant la demande



L'examen Pratique

Logiciel IVAO

- IVAP

- => Rechercher et déchiffrer l'ATIS d'un contrôleur
- => Maîtriser de l'utilisation du transpondeur selon les phases de vol
- => Savoir communiquer par texte (sur Unicom, par message privé...)
- => Savoir utiliser les fonctions de récupération de METAR et TAF via l'interface

Liens utiles :

Pour FS et P3D : http://www.iviao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/BASE_IVAP.pdf

Pour X-PLANE :

http://www.iviao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/BASE_XIVAP.pdf



L'examen Pratique

Logiciel IVAO

- TeamSpeak

- => Savoir se connecter à un serveur donné
- => Savoir configurer et utiliser le « push to talk »

Lien utile :

http://www.ivaoo.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/MANUEL_TS.pdf



L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

- Les règles de l'air

Le vol à vue (**Visual Flight Rules**) est basé sur les références extérieures, comme par exemple l'horizon naturel ou des repères visuels au sol pour assurer sa navigation

Altitude de vol max : FL195

Prévention des collisions : VOIR et EVITER

Il nécessite donc des conditions météorologiques particulières appelées **VMC**



L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Classe d'espace aérien & Conditions VMC

CLASSE D

ESPACEMENTS :

- VFR spécial*/IFR

INFORMATION DE TRAFIC :

- VFR/IFR
- VFR/VFR

Conditions VMC

LIMITATION DE VITESSE : 250 kt au dessous du FL100

RADIO :

CLAIRANCE : OUI

CLASSE A

CLASSE G

ESPACEMENTS :
NON

INFORMATION DE TRAFIC :
NON

Conditions VMC

LIMITATION DE VITESSE : 250 kt au dessous du FL 100

RADIO : pas exigée

CLAIRANCE : NON

CLASSE E

ESPACEMENTS :

- VFR spécial*/IFR

INFORMATION DE TRAFIC :

- VFR spécial*/VFR spécial*

Conditions VMC

LIMITATION DE VITESSE : 250 kt au dessous du FL 100

RADIO : pas exigées

CLAIRANCE : } sauf VFR spécial

L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Les organismes de contrôle et les différents services rendus

- Service de Contrôle

- * Centre de Contrôle Régional (CCR)
- * Le contrôle d'APProche (APP)
- * Le contrôle d'aérodrome (TWR)

- Service d'information

- * SIV ou FIS en anglais, dont la mission est de fournir les avis et informations nécessaires à l'exécution sûre et efficace des vols (moyen RNAV, MTO, information trafic...)

- Service d'alerte

- * Assistance aux appareils en difficulté, alerter les organismes appropriés et coordonner les opérations de recherche et de sauvetage





L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Les principaux codes transpondeur utilisés sur IVAO



Les codes transpondeur en VFR :

- * 7000 : Code standard en France en espace non contrôlé
- * 2000 : Code standard dans les autres cas et/ou non connaissance des règles locales en espace non contrôlé
- * 1200 : Code standard aux Etats-Unis et au Canada en espace non contrôlé

Les codes transpondeur en IFR :

- * 2000 : Code standard en espace non contrôlé (IFR)

Les codes transpondeurs spéciaux :

- * 7700 : Détresse (Emergency)
- * 7600 : Panne radio
- * 7500 : Détournement ou intervention illicite (**INTERDIT SUR IVAO**)



L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Lecture des cartes VAC (Visual Approach Charts) - <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

The screenshot shows the SIA website homepage. At the top, there are logos for the French Republic and DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile). The main header includes the SIA logo and the tagline "La référence en information aéronautique". Navigation links for "Contact", "Mon espace", and "Mon panier" are visible. A search bar is present with the text "Rechercher...". On the left, a vertical menu lists various services: AIP, eAIP FRANCE, eAIP CAR SAM NAM, eAIP PAC N, eAIP PAC P, eAIP RUN, Préparation de vol, NOTAM, Cartes AZBA, SUP AIP, Atlas VAC FRANCE (highlighted with a red arrow), AéroWeb, Assistance BRIA, OLIVIA web, and AIC. The main content area features a "Une du jour" section with a welcome message and a list of new features: a full-text search engine, a personal space for newsletters, and a more convivial shop. Below this is an "Actualités" section with a news item about SIV and TMA 4 et 9 de Montpellier.

The graphic displays two stacks of green VAC publications. The left stack is labeled "VAC Aérodromes / Aerodromes VAC" and the right stack is labeled "VAC Hélistations / Heliports VAC". A red arrow points to the left stack.



L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Lecture des cartes VAC (Visual Approach Chart) - <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

Recherche par nom

Accès rapide aux cartes en vigueur / Quick access to charts in force

Compte tenu du caractère évolutif des éléments de l'AIP, le pilote devra s'assurer, avant d'effectuer son vol, que ces informations ne sont pas modifiées.
As far as the changes of the AIP are concerned, pilots, before the flight, have to check that these informations are not modified by NOTAM ou par / or by SUP AIP.

Par nom d'Aérodrome / By aerodrome name ou par code OACI / or by OACI code

- ABBEVILLE
- AGEN LA GARENNE
- AIRE SUR L'ADOUR
- AIX LES MILLES
- AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE
- ALBERT BRAY
- ALBERTVILLE
- ALBILÉ SEQUESTRE
- ALENCON VALFRAMBERT
- ALES CEVENNES
- AMBERIEU
- AMBERT LE POYET
- AMBOISE DIERRE
- AMIENS-GLISY
- ANCENIS

OK

Recherche par code OACI



L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Lecture des cartes VAC (Visual Approach Chart)

Je vous invite à consulter ce lien pour avoir une explication détaillée pour la lecture d'une carte VAC

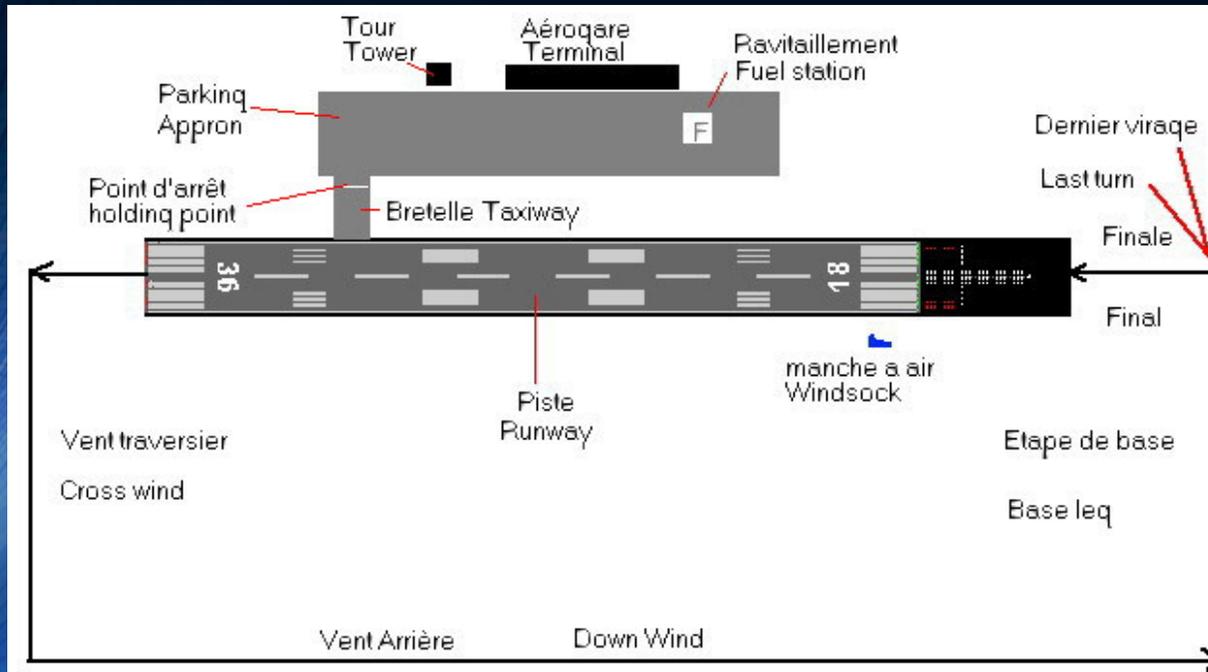
http://www.ivoa.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/CHAR_VFR.pdf

L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Navigation et procédures VFR :

- * Savoir construire une route VFR à l'aide des cartes et des aides à la radionavigation (entrée/sortie VFR, cheminement...)
- * Savoir établir son plan de vol correctement (voir Conférence sur les plans de vol)
- * Connaître les différentes étapes d'un Tour de Piste



Liens utiles :

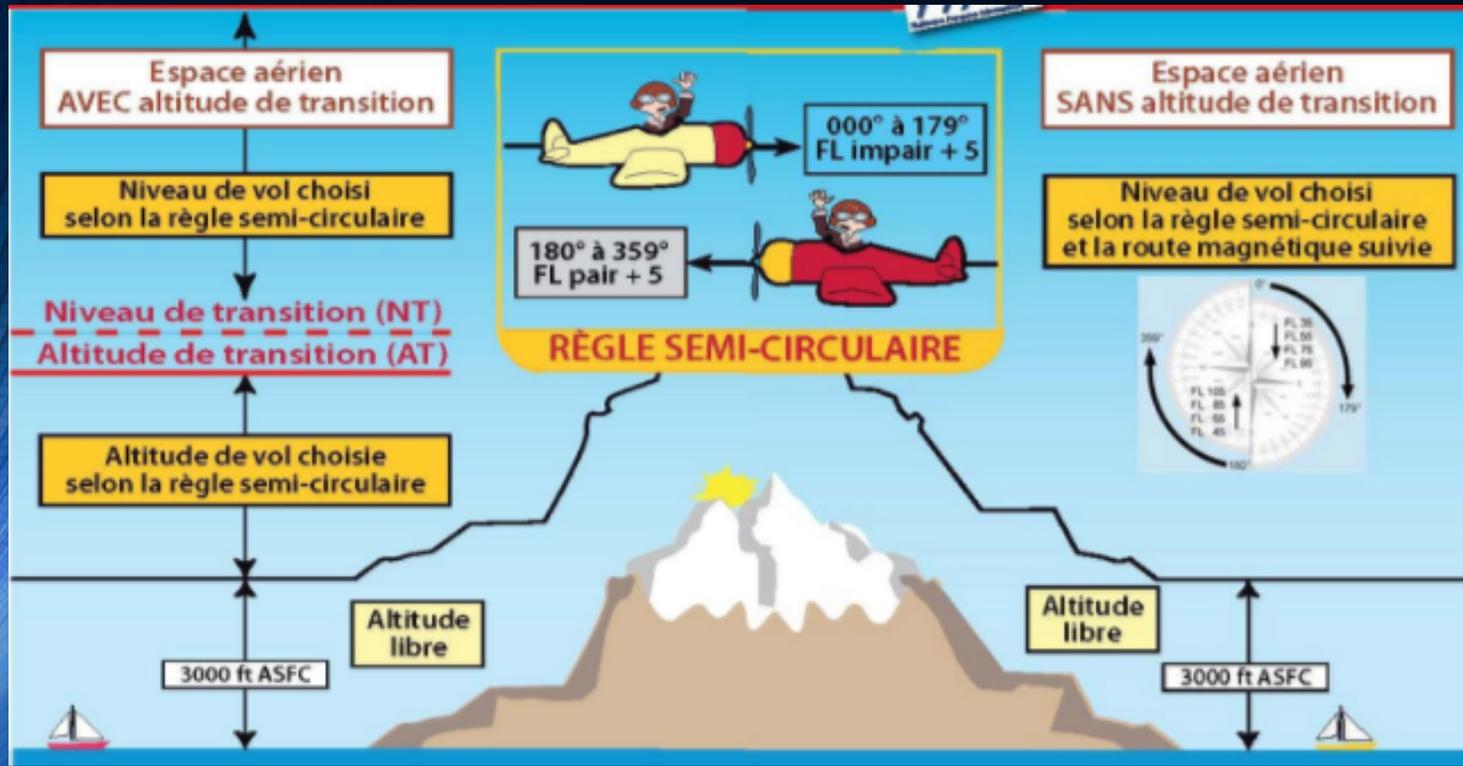
- http://www.ivao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/VFR_CIRC.pdf
- http://www.ivao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/Fiche_Pilote_TDP.pdf
- http://www.ivao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/BASE_PLAN.pdf
- http://www.ivao.fr/dep/instruction/PDF/Conference_PlansDevol.pdf

L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Navigation et procédures VFR :

* Altitude, niveau de transition & Règle 1/2 circulaire



Liens utiles :

http://www.ivoa.fr/dep/instruction/Manuels/Ipacq-FR_V2/pdf/BASE_ALT1.pdf

http://www.ivoa.fr/dep/instruction/Manuels/Ipacq-FR_V2/pdf/REG_CIR.pdf



L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

METEO:

* Savoir lire et interpréter un METAR et un TAF

Cf documentation :

METAR : http://www.iviao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/MTO_METAR.pdf

TAF : http://www.iviao.fr/dep/instruction/Manuels/lpack-FR_V2/pdf/MTO_TAF.pdf

L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Connaissance de l'aéronef utilisé - Les instruments et leur utilisation:



L'examen Pratique

Connaissances théoriques VFR

Connaissance de l'aéronef utilisé - Ses limitations :



Vitesses et caractéristiques				
VP à NE JAMAIS DEPASSER		kmh	Volets	Avert
VP en AIR TURBULENT	VNE	308		
Vitesse de Manoeuvre	VNO	260		
Vitesse MAXI avec VOLETS	Va	215		
DECROCHAGE en LISSE	VFe	170		
DECROCHAGE avec 1 Cran	VS1	94	0	
DECROCHAGE avec 2 Crans	VS1	88	1	100
Limite Vent de travers	VS0	83	2	100
Finesse MAXI (10)		22 kts		
		135	0	
ROTATION		kmh	Volets	RPM
MONTEE Pente MAX	VR	100	1	>2200
MONTEE Initiale	VZ1	120	1	MAX
MONTEE Normale	VZ	130	1	
CROISIERE	VZ	140	0	



Des questions ?



L'examen Pratique

Le vol

Rappel:

- * Utilisation d'un avion léger (L) monomoteur à piston que vous maîtrisez
- * Équipement standard suffisant pour l'examen (NAV/COM de base avec VOR et ADF)
- * L'utilisation du GPS et du P/A est à vos risques et périls
- * Le choix de la navigation (départ/arrivée) est du ressort exclusif de l'examineur
- * Le vol peut être effectué, à votre convenance, de « Jour » quelque soit l'heure de l'examen.
- * Si les conditions VMC ne sont pas réunies, il est du choix de l'examineur de reporter l'examen, le déplacer vers un autre terrain ou de simuler des conditions VMC



L'examen Pratique

Le vol

Objectif: Vérifier vos compétences pratiques et votre maîtrise de l'aéronef pendant les différentes phases du vol.

- * Connexion au réseau sur le terrain de départ
- * Maîtrise du remplissage et de l'envoi du plan de vol (seul le premier envoi est pris en compte, prenez bien soin de le relire attentivement)
- * Mouvement au sol depuis le poste de stationnement jusqu'à la piste
- * Le décollage et le départ VFR suivant les consignes de l'examineur
- * La navigation VFR proprement dite.

Durant cette phase différents exercices vous seront demandés :

=> Virages vers des caps définis

=> montées/descentes vers des altitudes définies

=> Atteindre une altitude définie à un point donné

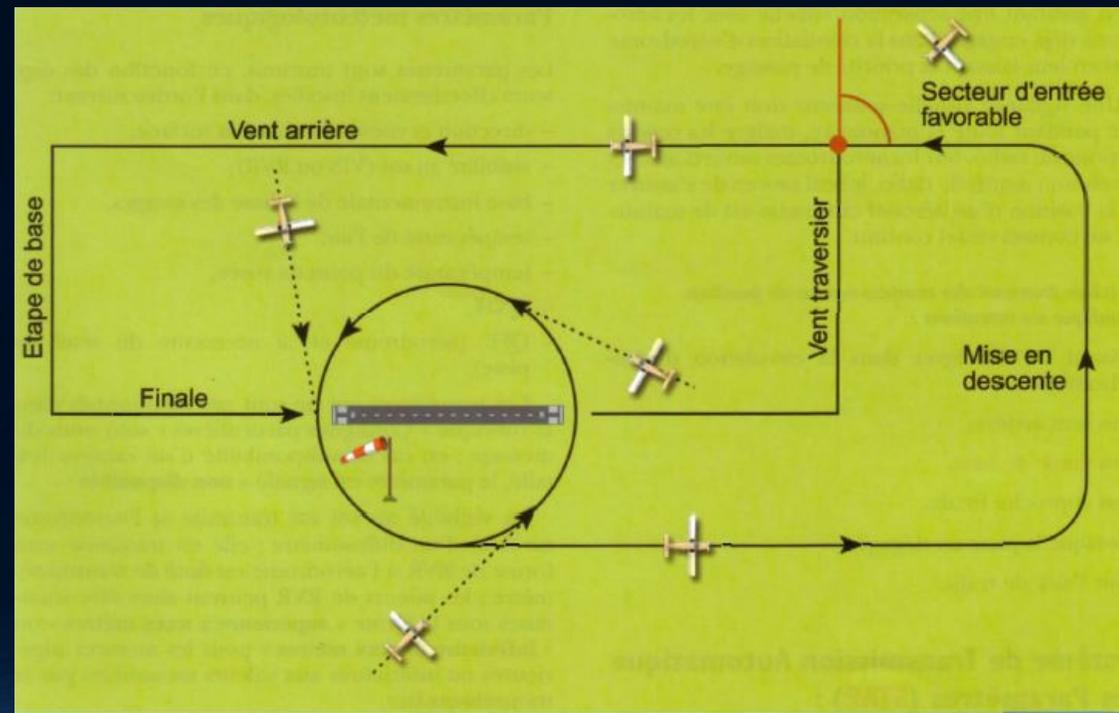
=> Voler vers un VOR et/ou un NDB

L'examen Pratique

Le vol

Objectif: Vérifier vos compétences pratiques et votre maîtrise de l'aéronef pendant les différentes phases du vol.

* Arrivée VFR (Point d'entrée, intégration dans le circuit)





L'examen Pratique

Le vol

Objectif: Vérifier vos compétences pratiques et votre maîtrise de l'aéronef pendant les différentes phases du vol.

- * le circuit d'aérodrome standard
- * Un touché ou une remise de gaz
- * Un second tour de piste standard
- * Un atterrissage complet puis le roulage vers la parking

Durant l'ensemble du vol, la phraséologie est évaluée à la fois en anglais et en français à la discrétion de l'examineur



Le Débriefing

Ouff... c'est bientôt la fin et l'heure du verdict

Dans un premier temps, il vous sera demandé de faire votre propre débriefing sur l'ensemble de l'examen pratique (partie théorique et le vol)

L'examineur vous fera ensuite son debriefing, ce sera l'occasion d'échanger et de discuter sur les points positifs mais surtout sur les points négatifs, que l'examen soit une réussite ou pas.

Vous avez eu votre examen PP, félicitation, sinon profitez des conseils qui vous ont été donnés pour travailler les quelques points faibles et la prochaine sera certainement la bonne !



Des question ?



Les causes d'échec

Les cas d'échec automatique avec poursuite de l'examen

- * Se connecter sur la piste
- * Pénétrer sur la piste, décoller, atterrir sans autorisation
- * Voler dans une zone interdite

Les cas d'échec automatique avec arrêt de l'examen

- * Ne pas posséder les cartes nécessaires à l'examen
- * Trop faible connaissance théorique
- * S'écraser suite à une collision avec le sol ou à une mauvaise utilisation de l'appareil
- * Violation des Rules & Regulation IVAO
- * Absence à l'examen sans justification valable sous 48h
- * Arrêt de l'examen à l'initiative de l'examiné
- * Triche avérée durant la partie théorique et/ou pratique (0/100 avec blocage de tout examen pour une durée de 6 mois)



Le PP et après...



Le PP et après...

L'heure des premiers pas vers l'IFR conventionnel

Votre PP en poche, profitez d'étrenner vos nouveaux galons sur le réseau.

Le vol à vue c'est bien mais quand il ne fait pas beau...peut être envisager la qualification IR ...en route pour le Senior Private Pilot (SPP) qui vous permettra de maîtriser l'IFR conventionnel à bord d'un bimoteur à piston de type Be58





Des question ?



Merci de votre participation,
de votre écoute,
et de votre attention.

Bonne nuit à tous !

Fly safe ;-)

Des questions en y repensant ?

fr-tc@ivao.aero ; fr-tac@ivao.aero

