

→ Piloter un avion : les questions les plus fréquemment posées... →
En fin de document, les spécificités propres aux Ailes Soissonnaises

1) C'est quoi un brevet de pilote avion ? Quelles sont les étapes ?

Pour pouvoir piloter un avion, il faut suivre une formation pratique et théorique. La première étape (non obligatoire, mais c'est une étape intéressante vers le brevet complet) est le Brevet de Base (BB, spécificité française). Il nécessite une formation minimum de 6 heures en double commande (D/C), de 4 h en solo, et de 20 décollages atterrissages en solo, plus l'obtention de l'examen théorique. Ce brevet permet, à condition d'avoir 15 ans révolus, de piloter seul dans un rayon de 30 km, hors zones contrôlées. Sur autorisation explicite du chef instructeur, il y a une possibilité d'emport de passagers (mais avec une expérience de 20 h de solo au minimum) ou de voyages vers d'autres aérodromes.

L'étape suivante est l'obtention du brevet de pilote : le PPL (Private Pilot License, norme européenne). Il faut suivre une formation pratique plus poussée avec des épreuves de navigation. Il faut totaliser au moins 45 h de vol au total, dont au moins 25 en D/C et plus de 10 h en solo supervisé. Il faut compter au total environ 60 h vol. Ces heures doivent comporter au moins 5 heures de navigation « en campagne », dont un vol solo de plus de 150 nautiques (270 km), avec 2 arrêts complets sur 2 aérodromes intermédiaires.

Les deux brevets nécessitent l'obtention préalable de l'épreuve théorique et se concrétisent par des tests en vol, accompagné d'un examinateur.

Ils ne permettent de voler que dans des conditions de vol à vue, même si une formation minimale de vol aux instruments est dispensée pour le PPL.

2) À quel âge peut-on commencer ? Avoir son brevet ? Où s'adresse t'on ?

On peut apprendre à piloter à partir de 14 ans et voler seul à partir de 15 ans. Le PPL peut s'obtenir dès 17 ans.

Ces formations s'effectuent en général en Aéroclub (association loi 1901) ou plus rarement au travers de sociétés privées. En principe, il y a au moins un aéroclub par aérodrome, les sociétés privées se trouvent plutôt sur les grandes plates-formes et peuvent former également des pilotes professionnels. Les tarifs pratiqués y sont en général plus élevés qu'en aéroclub.

Les jeunes peuvent débiter une formation théorique avant de piloter en vue d'obtenir le B.I.A. : c'est le Brevet d'Initiation Aéronautique. Il est délivré par le ministère de l'éducation nationale, suite à un examen qui est organisé en général en fin d'année scolaire. Cet examen est un mini brevet théorique (60 questions tirées parmi 600) portent sur l'aérodynamique et la mécanique de vol, la connaissance avion, la météorologie aéronautique, l'histoire de l'aéronautique et de l'espace + une épreuve facultative sur l'aéromodélisme. Chaque épreuve dure 30 mn sous forme de QCM et il suffit d'avoir la moyenne pour avoir l'examen. Il faut avoir 13 ans révolus le jour de l'examen et être au moins en classe de 3ème. Il donne droit à des bourses valables ensuite pour la formation de pilote privé. Renseignez-vous dans votre lycée.

3) Que peut-on faire avec le brevet en poche ?

Le PPL vous donne le privilège d'emporter des passagers et de voyager en France et dans les pays francophones. Si vous parlez assez convenablement l'anglais, vous pourrez voyager presque partout en Europe ou dans le monde (sauf restriction locale).

4) Combien de temps le Brevet est valable ? Qu'est-ce que la LICENCE ?

Le brevet doit être accompagné de sa **licence** qui est à valider tous les deux ans pour un PPL sous condition d'expérience récente. Toujours pour le PPL, il faut aussi avoir dans l'année du renouvellement au moins 12 heures de vol, ainsi que 18 décollages et atterrissages, et 1h complète de double commande avec un instructeur autorisé (FE ou FI : Flight Examiner ou Flight Instructeur), en un seul vol.

5) Combien de temps ça prend pour avoir son brevet de pilote ?

La formation complète typique se passe sur 2 ans ou 3 ans : par exemple : une année pour le BB et 2 ans supplémentaires pour le PPL.

L'avantage d'étaler la formation sur plusieurs années est de voir toutes les saisons plusieurs fois. Chaque saison ayant ses spécificités, on apprendra à les gérer correctement (météo, démarrage et comportement de l'avion) et ça permet aussi d'étaler son budget ...

A noter que les pilotes de planeurs disposent d'un atout non négligeable qui leur permet de progresser plus rapidement. Ils peuvent compter 10% de leurs heures de vol jusqu'à concurrence de 10 heures à imputer sur les 45 heures minimums.

6) Comment est facturé le coût d'un vol ?

La plupart des avions disposent d'un horamètre (compteur horaire précis) qui se déclenche à la mise en route et s'arrête à la coupure du moteur. La facturation du vol solo ou de la D/C se fait toujours à la MINUTE. Si vous volez 45 mn, vous payez 45 mn.

Certains avions ne possèdent pas d'horamètre, le décompte se fait alors d'après le totalisateur du compte-tour en 1/10^{ème} d'heure, ou même à la montre du pilote.

En école, le briefing avec l'instructeur AVANT le vol et le débriefing APRES le vol sont généralement gratuits.

Lorsque vous serez breveté, vous aurez peut-être envie de réserver l'avion sur plusieurs jours. La plupart des aéroclubs obligent à une moyenne minimum d'heures de vol par jour réservé (souvent 1, 2 ou 3 heures). Cette durée pouvant d'ailleurs être moins importante en semaine où les avions sont moins pris que le week-end. Se renseigner au Club.

Noter que cette information figure normalement dans le statut intérieur du Club.

7) Combien ça coûte ?

Pour le Brevet de Base, il faut compter entre 1 500 et 2 000 €. La formation complète nécessite en général entre 60 et 70 heures de pratique. Une partie est effectuée avec un instructeur et une partie en solo. En prenant une moyenne de 110 € par heure, auquel il faut ajouter un minimum de matériel et de cartes, on arrive à un budget total compris entre 6 500 à 8 000 €.

La plupart des aéroclubs peuvent prendre une avance sur heure de vol par chèque et votre compte sera débité au fur et à mesure des leçons. Il est également possible de payer par chèque ou espèce le montant exact de son vol à chaque leçon. Quelques gros aéroclubs acceptent maintenant les cartes de crédit.

8) Et la partie théorique, comment ça se passe ?

Il existe une partie théorique spécifique au BB et relativement simple (niveau BIA : Brevet d'Initiation Aéronautique). L'examen est sous forme de QCM de 60 questions parmi 600 et un taux de bonnes réponses de 75% est demandé. La formation théorique en vue du PPL est plus complète, elle comporte 5 thèmes: réglementation, connaissance générale de l'aéronef - principe du vol, performances et préparations du vol - navigation - météorologie - procédures opérationnelles, - performances humaines et ses limites, communication. On peut potasser le théorique en grande partie soi-même grâce notamment au manuel Cépaduès. Tous les aéroclubs doivent depuis quelques années organiser des cours de formations théoriques gratuits ou payants. Une attestation de formation est d'ailleurs demandée lors de l'inscription à l'examen théorique.

Votre instructeur complètera cette formation en répondant à toutes vos questions.

Important : après obtention de l'épreuve théorique, vous disposez de 2 ans pour obtenir votre PPL.

9) Où a lieu l'examen et quand – quel score doit-on obtenir ?

L'examen est organisé par la DGAC tous les 2 mois. L'examen qui comporte 120 questions est sous la forme de QCM. Il faut obtenir au minimum 75% de bonnes réponses dans chacun des 5 thèmes et 90% en moyenne (108 bonnes réponses).

Si vous loupez un ou plusieurs thèmes, vous pouvez les repasser indépendamment, en principe, au même endroit.

10) Et les leçons de pilotage, à quelle fréquence les prendre ?

C'est un peu comme à l'auto-école, plus on espace les leçons, plus on a du mal à se remettre rapidement « dans le bain ». Si on prend une base de 75 h sur 3 ans, ça fait une moyenne de 25 h par an, soit une heure tous les 15 jours en moyenne. On privilégiera en début de formation un rythme plutôt élevé (par exemple toutes les semaines), après, vous pourrez espacer un peu. La météo vous y obligera également !

11) Combien de temps dure une leçon ?

C'est assez variable. En début de formation, la durée est assez courte : environ, ½ heure, puis la durée typique se situe plutôt aux alentours de 45 mn ou plus lors des navigations un peu éloignées en fin de formation.

Au début de votre formation, vous ferez beaucoup de vols locaux et de tours de piste pour apprendre à décoller et atterrir en vue du lâcher.

12) Comment prend-on rendez-vous ?

Il est sage de réserver l'avion et l'instructeur d'une fois sur l'autre, c'est la méthode la plus simple. La réservation peut aussi se faire au téléphone du club, et quelquefois par Internet. Pensez à avoir sur vous le N° de téléphone du Club et aussi les coordonnées du portable de votre instructeur en cas d'annulation de dernière minute (à éviter !) ou de changement d'horaire, ou d'une envie subite de voler !

13) Sur quel type d'avion a lieu la formation ?

Dans la plupart des clubs, la formation se fait sur avion monomoteur à piston de 100 / 120 cv (typiquement : Cessna 150 ou 152 ou Robin DR-400 108 ou 120 cv, Rallye, Diamond DA20, ...)

14) Et l'examen médical ?

Pour voler il faut simplement être en bonne condition physique. L'examen médical est obligatoire et doit être passé chez un médecin aéronautique. L'essentiel de cet examen est concentré sur la vue et l'état du cœur. Le port de verres correcteurs ou de lentilles est autorisé à condition d'un minimum de 7/10 non corrigé avec une correction à 10/10. Il est obligatoire tous les 5 ans pour les moins de 40 ans, et tous les 2 ans ensuite. Un électrocardiogramme est demandé lors du premier examen, si vous avez plus de 40 ans, et systématiquement tous les 2 ans pour les plus de 50 ans.

15) Comment s'inscrit-on ?

Il faut passer à l'Aéroclub, muni du certificat médical délivré par un médecin aéronautique, de sa carte d'identité et de quelques photos, d'une autorisation des parents pour les mineurs, et de s'inscrire moyennant une cotisation et quelquefois un droit d'entrée, ainsi qu'une souscription à l'assurance de la FFA (licence de la Fédération Française Aéronautique), 63 € en 2009. L'abonnement au journal mensuel Info-Pilote est également proposé moyennant un supplément de 33 €. Il existe également des assurances complémentaires mais optionnelles. L'inscription et l'assurance sont valables pour une année calendaire, il vaut donc mieux s'inscrire en début d'année. La cotisation FFA est valable pour l'année suivante si elle est prise pendant le dernier trimestre. Certains aéroclubs font payer une demie cotisation à partir de Juillet ou se calque sur la logique FFA. Vous pouvez demander les statuts de l'aéroclub avant de vous inscrire, cela vous permettra de mieux connaître votre club et d'y apprendre quelques règles de bonne conduite.

16) Y a t'il des assurances spéciales ?

Pour le pilote : La licence de la Fédération Française Aéronautique inclut une assurance de base qui peut être complétée par des options (voir le site de la FFA)

Pour les avions : ils ont obligatoirement une assurance de base qui comprend la responsabilité civile et les dégâts au sol. L'assurance dite « casse », une sorte d'option tout risque, n'est pas obligatoire. Elle garantie tous les dégâts causés aux avions jusqu'à un certain plafond fixé par le propriétaire. Elles peuvent représenter de 5 à 10 € inclus dans l'heure de vol.

17) Y a t'il des aides, des bourses ?

Pour les jeunes, il existe différentes bourses échelonnées au cours de la formation : celle liée au BIA, une au lâcher, et d'autres lors de l'obtention du BB et du brevet. Le montant total pour un jeune ayant obtenu le BIA peut avoisiner les 1 000 €. Renseignez-vous dans votre aéroclub. Certains comités d'entreprise subventionnent des activités de sport et de loisir pour les collaborateurs ou leurs enfants. Renseignez-vous à votre comité d'entreprise ou à celui de vos parents.

N'hésitez plus, inscrivez-vous dans un Aéroclub !

Vous trouverez page suivante en bleu et en italique, les précisions spécifiques à l'aéroclub des Ailes Soissonnaises (AS)

- 7) AS : une heure de solo sur un 120 cv = 98 € en semaine, 1 heure de D/C = 28 € (14 € pour les moins de 25 ans). Soit au total D/C: 126 € (ou 112 € pour les moins de 25 ans).
- 8) AS : des sessions de formation sont organisées régulièrement et GRATUITEMENT sur tous les thèmes de l'examen.
- 9) Pour la Picardie, les épreuves théoriques pour le PPL sont organisées tous les 2 mois à Beauvais.
- 12) AS : un système de réservation sur Internet est mis en place depuis début 2009.
- 13) AS : la formation se fait sur des Robin DR-400 120cv. Ces avions pouvant emporter 3 passagers, vous pourrez quelquefois emmener un autre élève ou monter vous-même à l'arrière. C'est très enrichissant : à l'avant, vous apprenez à piloter l'avion à charge presque maximale, à l'arrière vous observez et vous pouvez vous entraîner sereinement à la navigation.
- 14) AS : s'adresser au Dr Plasmans, ou au Dr Graffan, respectivement à Belleu et Soissons.
- 15) AS : En 2009, la cotisation a été fixée à 200 €, ½ tarif pour les moins de 25 ans. Il n'y a pas de droit d'entrée.

Annexe 1 – Autres questions

Les autres questions les plus couramment posées ...	
A quelle vitesse un avion léger vole t'il ?	Environ à 200 km/h
A quelle altitude ?	En général entre 500 mètres et 1500 mètres, mais il peut monter jusqu'à 3 km et plus.
Les prix donnés incluent l'essence ?	Toujours. Pour la plupart des avions, le carburant représente un peu plus de la moitié du coût de l'heure de vol
Et si le moteur s'arrête ?	Un avion plane, même moteur arrêté (ou au ralenti), environ 10 fois sa hauteur. A 1 km de haut, vous pouvez parcourir environ 10 km.
Un petit avion, ça consomme combien ?	On parle de consommation horaire : en général aux alentours de 20 à l'heure pour les avions école
Peut-on voler par tous les temps ?	Non, on évite de voler dans les cas suivants : Forte pluie ou neige, vent fort, nuage bas, brouillard ou brume, conditions givrantes, et plus généralement par faible visibilité horizontale ou manque de plafond.