

# Le test PPL

Edition 20240408



---

## Présentation

L'objet de ce petit briefing est de vous donner les bases essentielles afin de préparer, présenter, d'obtenir puis bien utiliser votre brevet de pilote privé. Ce n'est pas une liste exhaustive bien évidemment mais elle vous donne les principaux axes de travail et/ou comportement à intégrer.

Retenez en préambule que chaque licence de pilote intègre deux « ensembles » de compétences :

- les compétences techniques (le savoir-faire)
- les compétences non techniques (le savoir-être)

---

## Sommaire

- Ce que l'on vous demande le jour du test.
- Comment travailler.
- Ce que vous devez maîtriser.
- L'état d'esprit le jour du test.
- Le comportement au sol et en vol.
- Les vols qui suivent.

---

## La préparation en vue du vol test

**Objectif : assimiler, par la compréhension, les différents exercices et la théorie liés au pilotage d'un avion.**

C'est certainement la partie la plus importante de ce petit livret.

Les règles de base sont :

- Ne pas avoir d'impératif de date de fin de formation. Vous serez présenté quand vous aurez le niveau requis.
- Être curieux, se poser des questions, se remettre en cause, solliciter les instructeurs.
- Prenez des notes après vos vols, pendant les debriefings...
- Soyez ponctuel et respectez les créneaux (donc arriver 20 à 30 min avant le créneau prévu).
- Jamais de « oui mais... ». Ô grand jamais !!
- Suivre son livret de progression (totaux, signatures et, bien sûr, relire les commentaires des vols précédents).
- Ne pas être passif durant la formation, c'est-à-dire ne pas attendre que ce soit l'instructeur qui vous dise tout. Bref, soyez « pro-actif » !
- Acceptez la critique de votre instructeur.
- Faites de l'autocritique en étant le plus objectif possible.

- Travaillez régulièrement : c'est la seule façon de garder des connaissances sur le long terme. Faites-vous plaisir parce qu'apprendre en comprenant est beaucoup plus agréable que du « par cœur idiot », sans compréhension.
- Être persuadé que les phases théoriques sont extrêmement importantes afin de comprendre les parties pratiques. Pas d'apprentissage superficiel : vous devez comprendre ce que vous faites. Vous verrez, tout devient beaucoup plus simple ensuite!
- Ayez du bon sens.
- Levez tous les doutes quand ils apparaissent. Les instructeurs sont disponibles et généralement beaucoup plus performants qu'un hurluberlu sur YouTube qui parle aux oiseaux.
- Commettez des erreurs mais ne les reproduisez pas : c'est comme cela qu'on progresse.
- Prenez des notes, relisez-les, comprenez-les et utilisez-les. Appropriiez-vous les notes, ne recopiez pas ce que dit votre instructeur « mot à mot ». Il faut que cela vous serve. Cela doit donc être pris dans votre langage, surtout lors des débriefings de vols.
- Sachez synthétiser (i.e. retenir les notions fondamentales).
- Lisez la documentation officielle. Le manuel de vol du constructeur est une source à maîtriser.
- Ne vous comparez pas aux autres. Ce qui compte est votre progression, pas celle des autres. Certains sont plus habiles plus tôt, seront lâchés plus tôt, certains trainent et finalement se révèlent sur le long terme, certains paraissent tout connaître et pourtant ont des connaissances plus fragiles que vous, etc... On se fiche d'avoir rapidement un diplôme, cependant, on doit travailler afin d'avoir le niveau requis de ce diplôme.
- Sortez de l'esprit "trop scolaire" : ne pas voler pour la note ou faire plaisir à son instructeur mais apprendre pour soi et avoir la sensation de progresser.
- Apprendre le travail en équipe et aider les plus jeunes que soi.
- Travaillez - vraiment - le calcul mental.
- Préparez vos vols !

---

## Ce que vous devez maîtriser avant le test

- Les formulaires de test et donc les exercices qui y sont stipulés.
- Le briefing d'un vol et ce qu'il contient.
- La réglementation liée aux privilèges que vous aurez après le test.
- La théorie essentielle à la compréhension de votre appareil.
- Les systèmes de votre avion.
- Le manuel de sécurité.
- Le manuel de vol de votre appareil.
- Les procédures d'urgence au sol et en vol.

## L'état d'esprit le jour du test

Ce point est très important car vous devez être persuadé de certaines choses :

- Ce n'est pas un concours : c'est un examen sol et vol. On cherche un niveau requis, pas des pilotes d'essais.
- Si vous êtes présenté au test, c'est que votre instructeur pense que vous avez le niveau, que votre ATO pense que vous avez le niveau, que le responsable pédagogique pense que vous avez le niveau, etc....
- Vous avez la confiance de toute cette organisation, vous totalisez des heures de vol en solo et êtes revenus à chaque fois et vous cumulez du double avec des instructeurs qui eux aussi s'en sont sortis.
- Aucun examinateur digne de ce nom ne souhaite refuser un test. Ce n'est pas son métier. Bien sûr, il y a des échecs, des partiels, des candidats qui s'effondrent, etc... Mais ce, n'est pas une norme, c'est et cela doit rester exceptionnel.
- On ne cherche pas à vous « coincer ». Quand on vous pose une question, on attend une réponse simple et si possible précise. Il ne faut pas croire qu'il y a du non-dit ou autre vice caché.

Le tout pour dire que tout le monde (structure, examinateur et... vous-même) souhaite votre réussite. C'est donc en ce sens qu'il faut se présenter : pour réussir, simplement parce que vous avez le niveau pour être présenté.

---

## Ce qu'il ne faut surtout pas faire le jour du test

Il y a certains irritants que je vous suggère d'anticiper. Mettez-vous à notre place de testeur et vous comprendrez très facilement qu'il faut éviter de :

- Arriver en retard (donc être sacrement en avance !).
- Vouloir faire mieux que d'habitude : faites simplement ce que vous avez l'habitude de faire, surtout pas plus. Faire un « tout petit » mieux représente une énergie considérable sous stress et risque de produire l'effet contraire. **Donc, faites juste ce qu'on vous demande, pas plus.**
- Vouloir impressionner.
- S'autoflageller au moindre écart, c'est extrêmement pénible pour l'examineur, ça le tend, ça l'énerve...
- Dire « mon instructeur m'a dit que... ».
- Penser que seul un bon atterrissage est cherché. On s'en fout !
- Jamais, Ô grand jamais, d'autosatisfaction...



---

## Ce que l'on attend de vous le jour du test :

**Rappel de l'objectif : être capable de montrer que vous pouvez emmener, en sécurité, vos proches.**

Pour cela, il faut:

- Faire preuve de décisionnel et d'initiative.
- Connaitre et appliquer la réglementation
- Connaitre les limites de l'appareil, de l'environnement, mais surtout, **vos** limites.
- Faire simplement ce que l'on vous a appris sans chercher à surperformer
- Faire preuve de résilience (pour ceux qui ne savent pas ce que c'est, c'est très simple : pensez à la gifle. Je m'explique. La première vous la prenez sans comprendre, la seconde vous l'évitez parce que vous en avez déjà pris une, la troisième vous la donnez parce que vous en avez ras le bol d'en prendre. C'est cela la résilience).
- Lever les doutes quand l'examineur n'est pas clair dans sa demande.
- Débuter un exercice avec un avion stable, trimé et check-list effectuée.
- Se concentrer sur ce qu'il y a à faire et non sur ce qui a été fait (bien ou mal). On regarde devant.
- Gérer son stress. Donc mettre en place les barrières connues suivantes :
  - ✓ Respiration
  - ✓ Communication
  - ✓ Connaissances
  - ✓ Briefings
  - ✓ Procédures,
  - ✓ Check List pour empêcher le stress d'atteindre la courbe de sécurité...

---

## Vous êtes breveté ! Et maintenant ?

Une fois le grand jour arrivé, il y a un comportement à avoir. Sachez également que la zone la plus accidentogène statistiquement (on appelle cela la “killing zone”) est la phase entre le brevet (environ 50 h) et les 300/350 heures. Il faut en être persuadé même si cela n’est pas forcément sympa à apprendre. C’est donc cette phase de l’après brevet qui doit être vécue de façon extrêmement sérieuse, tout en se faisant plaisir. Et pour cela, voici quelques conseils:

- Volez seul au début si cela vous rassure puis emmenez des gens, profitez !
- Attention à la pression volontaire ou non. Pas d’emport des 3 super canons de la fac, pas d’appareil photo ou de selfie avec le pote d’a côté qui parle en même temps que le contrôleur, pas de survol du bateau sur lequel les copains « trip », etc...
- Faites-vous plaisir en sécurité.
- Quand vous ne le sentez pas, allez prendre conseil, faites de la DC quand il y a du vent.
- Changez d’avion. Il vaut mieux 1 000 heures sur 10 avions que 2 000 sur le même (ça marche avec 400).
- Changez de type de vol.
- Ne faites pas la même chose à chaque vol. Vous vous enfermeriez dans une impression de maîtriser quelque chose de très limité et auriez du mal à affronter toute nouvelle situation.
- Passez des qualifs.
- Changez de machine pour connaître le maximum de performances, de caractéristiques, de systèmes, etc. Il vaut mieux avoir 1000 heures sur 10 machines que 2000 sur la même.
- Volez régulièrement.

