

EXAMEN PRIVATE PILOT (PP)

1. Introduction

Cette version du briefing de l'examen PP est la traduction du briefing émanant du département Training HQ. Il a pour but d'aider les candidats à comprendre les objectifs de l'examen.

Cette version n'étant pas validé par le Département Training HQ d'IVAO, en cas de litige, seule la version anglaise originale en vigueur fera office de référence, à l'exception de la partie qui concerne les exigences propres de la Division France :

https://wiki.ivao.aero/en/home/training/main/pilot_briefing/PP_briefing

2. Pré-requis

Avant de demander cet examen, vous devez réunir les conditions suivantes :

- Avoir le grade « Advanced Flight Student » (FS3) depuis au moins 60 jours ;
- Avoir au moins 50 heures de connexion en tant que pilote sur IVAN (les heures de connexion en tant que contrôleur ne sont pas prises en compte).

3. Déroulement de l'examen

La partie pratique et théorique de l'examen peut être demandé directement via votre [exam status page](#).

L'examen se déroule en 2 phases qui doivent être validés dans l'ordre suivant :

- Examen théorique : réussir le test PP en ligne ;
- Examen pratique : un examinateur vérifiera vos connaissances théoriques et votre capacité à réaliser un vol VFR.

Une fois votre examen enregistré, un examinateur vous contactera via l'adresse mail figurant sur la page "détails" de votre profil. Avant de demander l'examen, vérifiez bien que cette adresse est toujours valide et consultée régulièrement, c'est la seule possibilité qu'a l'examineur pour vous contacter

4. Partie théorique de l'examen PP

L'examen théorique consiste à répondre à 20 questions à choix multiple (QCM) choisies de façon aléatoire dans une base de données dans un temps limité à 45 minutes

- 4 réponses sont proposées à chaque question dont une seule est correcte ;
- Vous avez un maximum de 45 minutes pour répondre à l'ensemble des questions; si vous dépassez cette limite, l'examen sera automatiquement enregistré comme échoué (avec la note de 0/100) ;
- Le QCM est corrigé automatiquement (chaque mauvaise réponse est notée 0, chaque bonne réponse est notée 5) ;
- Pour réussir l'examen, vous devez avoir au minimum 75/100 (résultat correspondant à au moins 15 bonnes réponses).

Les questions théoriques sont principalement issues de la documentation du training et des manuels des logiciels utilisés que vous trouverez ci-dessous :

- <https://wiki.ivao.aero/en/home/training/mediawiki/index>

Toutes les questions sont basées sur la réglementation OACI/EASA sauf contre-indication précisée dans la question.

A noter que vous pouvez sauvegarder le questionnaire autant de fois que vous le souhaitez durant les 45 minutes. Seul le dernier enregistrement sera pris en compte pour la correction. Nous vous recommandons vivement de sauvegarder de manière très régulière votre questionnaire pour éviter la notation de 0 en cas de déconnexion, ou si vous dépassez le temps imparti

Après la réussite à l'examen théorique, vous pouvez demander l'examen pratique sans délai

Le système ne permet pas la réinitialisation d'un examen, car dans ce cas, le même examen apparaîtrait à nouveau. Par conséquent, le département Training refusera systématiquement la réinitialisation pour cause d'absence de sauvegarde ou de temps dépassé. Pour vous éviter d'attendre trop longtemps entre 2 tentatives, vous devez sauvegarder régulièrement votre questionnaire pour éviter la note de 0 en cas de déconnexion ou de dépassement du temps

5. Partie pratique de l'examen PP

L'examen pratique PP est composé d'une série d'exercices pour vérifier votre capacité à utiliser les logiciels IVAO pour les pilotes, vos connaissances théoriques VFR de base et vos compétences pratiques en vol VFR

5.1 Documents utiles

L'ensemble de la documentation (en anglais) est disponible sur le site IVAO via les liens ci-dessous :

- <https://wiki.ivao.aero/en/home/training/mediawiki/index>
- <http://www.flightsimbooks.com/flightsimhandbook/>

5.2 Logiciel IVAO, connexion et mode de communication

Vous devez utiliser le logiciel approuvé par le département Training HQ pour l'examen.

Les sources météo externes sont autorisées mais elles doivent générer un temps aussi proche que possible du METAR d'IVAO

Vous devrez vous connecter sur le terrain de départ après que l'examineur vous ait demandé de le faire en utilisant le callsign : EXM#### où #### sont les 4 derniers chiffres de votre numéro d'examen.

L'examineur sera connecté au réseau en utilisant soit :

- Son callsign staff ;
- Une position active du réseau en utilisant le callsign LFXX_EXA_Position (exemple : LFQQ_EXA_APP).

L'examineur vérifiera votre capacité à utiliser les principales fonctions du logiciel, notamment :

- Établir une communication avec une position ATC active ;
- Rechercher et déchiffrer l'ATIS d'un contrôleur ;
- Utiliser les différents modes du transpondeur ;
- Savoir communiquer par texte sur la fréquence ATC active et par message privé ;

- Rechercher un message METAR ou TAF (le déchiffrer fait partie des connaissances requises).

Il est fortement recommandé d'utiliser le mode vocal de communication pendant l'examen. En raison du niveau accru de difficulté et de l'incompatibilité avec certaines tâches, les modes de communication "texte/texte" et "texte/vocal" sont déconseillés. En cas d'impossibilité d'utiliser le mode vocal ou "texte/vocal", en raison d'une incapacité médicale ou d'une connexion au réseau très dégradée, vous êtes invité à contacter le département Training HQ avant de demander votre examen afin de convenir d'une procédure particulière

5.3 Connaissances théoriques

Vous serez évalué sur vos connaissances théoriques VFR pendant l'examen. Lors du briefing et parfois au cours du vol, l'examineur vous interrogera sur les points suivants (questions courtes) :

- Règles de l'air : règles de vol à vue, VMC, classes et organisation de l'espace aérien, organismes du contrôle aérien, codes transpondeur ;
- Lecture de cartes et procédures VFR ;
- Navigation : routes VFR, utilisation de base des aides de radionavigation, règle semi-circulaire, altimétrie ;
- Météorologie : interprétation de METAR et de TAF ;
- Connaissances sur les instruments de vol et les aéronefs : calages de l'altimètre, vitesses, instruments de vol de base, caractéristiques des aéronefs.

Cette page contient toutes les fiches utiles à la qualification PP : [Étagère PP](#)

5.4 Test en vol

5.4.1 Généralités

- Vous devrez utiliser un avion léger (L) monomoteur à piston, à hélice et à voilure fixe (tel un Cessna 172, 182, Piper PA28, Mooney M20 ou équivalent), les hélicoptères, C208, PC12... ne sont pas admis pour l'examen ;
- Assurez-vous de choisir un appareil que vous maîtrisez bien ;
- L'équipement NAV et COM de base est suffisant pour satisfaire aux prérequis de l'examen comprenant un VOR et un ADF ;
- L'usage du pilote automatique et du GPS est autorisé pendant l'examen. Néanmoins, rappelez vous que le pilote automatique ne sera pas capable d'effectuer des manœuvres requises qui vont au-delà de ses capacités, ce qui peut conduire à l'échec de l'examen. Vous êtes libre d'utiliser le pilote automatique à vos risques et périls ;
- Le vol doit être réalisé en accord avec la réglementation concernant l'aviation générale ;

- Votre examinateur vous communiquera les aérodromes de départ et d'arrivée préalablement à l'examen (le choix de la navigation est du ressort unique de l'examinateur) et vous devrez planifier la route vous-même. En règle générale, il vous sera demandé de voler entre deux aérodromes distants d'au moins 20 nm selon les règles de vol à vue. Si aucun aérodrome n'est suffisamment proche de celui de départ, un vol local pourra être effectué ;
- Vous devrez trouver vous-même les cartes VFR nécessaires (site du SIA pour la France métropolitaine et Outremer, ou l' AIS d'un autre pays pour la disponibilité des cartes en ligne). En cas de difficultés, contactez votre examinateur avant l'examen. Dans tous les cas, vous pourrez être amené à déterminer avec votre examinateur les cartes nécessaires ;
- Les VMC doivent être effectives pour le déroulement de l'examen. Si nécessaire, l'examinateur pourra différer l'examen ou le déplacer vers un autre aérodrome, ou bien accepter de simuler des conditions météorologiques acceptables ;
- Au début de l'examen, vous devrez décider si le temps présent est compatible avec le vol VFR prévu ;
- Vous pouvez régler l'heure du simulateur en période "jour", si vous le souhaitez ;
- La connexion à IVAO doit s'effectuer sur le terrain de départ assigné après que l'examinateur vous l'ait demandé avec l'indicatif suivant : EXMxxxx où xxxx sont les 4 derniers chiffres du numéro d'examen. Votre indicatif d'appel sera « Exam #### ». Le numéro de votre examen se trouve sur la page exam de votre compte IVAO ;
- L'examinateur sera généralement connecté comme observateur et simulera une position de contrôle active mais pourra également se connecter comme contrôleur actif ou bien s'associer à un contrôleur déjà connecté sur le lieu de l'examen. Dans tous les cas, suivez ses instructions ;
- Sauf en cas de déconnexion du réseau, il vous est demandé de n'envoyer votre plan de vol qu'une seule fois sur demande de l'examinateur lors de la connexion et du début du vol d'évaluation. Vous ne pouvez pas par la suite modifier un champ et/ou renvoyer votre plan de vol.

5.4.2 Vol VFR

Le vol d'évaluation permettra de juger principalement les points suivants :

- Connexion sur l'aérodrome de départ ;
- Plan de vol VFR ; Sauf en cas de déconnexion, il vous est demandé de n'envoyer votre plan de vol qu'une seule fois, au début de l'examen et sur demande de l'examinateur ;
- Mouvements au sol du poste de stationnement vers la piste assignée ;
- Technique de décollage ;
- Départ VFR ;
- Navigation VFR (précision de la navigation basée sur des références visuelles et des aides à la radionavigation, le cas échéant) ; au cours du vol, votre examinateur pourra vous demander d'effectuer quelques exercices (effectuer des virages vers des caps définis, monter/descendre vers des altitudes définies, atteindre une altitude à la verticale d'un point défini, voler vers un VOR ou un NDB, faire un virage de 360 degrés) ;
- Arrivée VFR (points d'entrée, intégration dans le circuit) ;

- Circuit d'aérodrome ;
- Toucher ou remise de gaz suivis d'un deuxième circuit ;
- Atterrissage complet puis roulage vers le poste de stationnement ;
- Phraséologie (usage d'une phraséologie correcte, collationnement rapide, clair et correct, maîtrise de l'anglais aéronautique de base).

5.5 Exigences propres à la division France

5.5.1 Historique de connexion

Il est exigé de s'être connecté en "pilote" au moins une fois pendant le mois précédant la demande d'examen.

Dans le cas contraire, l'examen sera annulé sans préavis et la réactivation de celui-ci ne sera possible qu'après un délai d'un mois

5.5.2 Utilisation du serveur Discord

Vous retrouverez votre formateur sur le serveur Discord de la division France. Le lien suivant vous emmènera dessus : <https://www.ivao.fr/discord>

Il vous suffira de rejoindre le salon "Salle d'attente". Votre examinateur vous déplacera dans une salle de training ensuite.

5.5.3 Programmation de l'examen

Lorsque vous demandez l'examen pratique PP, veillez à être un minimum disponible pendant les 3 semaines suivantes. Si vous ne proposez qu'une seule date ou que l'échéance est trop courte, votre demande pourra être refusée.

Il est possible de programmer un examen pratique PP en journée ou en soirée en fonction des disponibilités de l'examinateur

5.5.4 Connaissances

En plus des exigences détaillées précédemment, l'examinateur de la division France vous évaluera sur les points suivants :

- Respect de la réglementation française ;
- Intégration en auto-information ;
- Services rendus par les organismes de la circulation aérienne ;
- Zones à statut particulier (P, D, R, ZIT, ZRT) ;
- Relèvement par rapport à un VOR ou un NDB.

5.5.5 Echecs successifs

Le département Training de la division France se réserve le droit, suite à un nombre d'échecs successifs à l'examen pratique PP supérieur ou égal à 3, d'imposer un délai minimum allant jusqu'à 3 mois, voire un blocage d'examen allant jusqu'à 1 an, avant toute nouvelle demande. D'autres dispositions pourront être prévues au cas par cas.

6. Evaluation et méthode de notation

L'examineur notera séparément chaque tâche requise (questions théoriques et exercices pratiques) à l'aide d'une grille de notation dédiée

Chaque note reflétera l'exactitude et l'étendue de vos connaissances et votre capacité à exécuter correctement les exercices demandés.

La note générale sera calculée par votre examinateur. La note maximum est de 100 points. La limite de réussite est fixée à 75/100. Dans tous les cas, votre examinateur vous donnera les résultats détaillés lors du débriefing, vous pourrez ainsi identifier vos erreurs et les corriger.

Des exigences minimales sont établies pour certaines parties de l'examen :

- Connaissance du logiciel IVAO ;
- Connaissance théorique de base du VFR ;
- Connexion au réseau ;
- Exécution d'un circuit d'aérodrome ;
- Maîtrise des communications radiotéléphoniques et de l'anglais aéronautique VFR de base (phraséologie).

Indépendamment de votre prestation globale, une mauvaise exécution de ces tâches entraînera un échec à l'examen

Certaines situations particulières entraîneront aussi un échec automatique à l'examen et la note sera au maximum de 51/100 :

- Absence de connaissance de la phraséologie française ;
- Incapacité à communiquer en anglais ;
- Absence de connaissances théoriques ;
- Connaissances théoriques trop faibles ;
- Pas de cartes ;
- Connexion sur la piste ;
- Pénétration de piste sans clairance adéquate ;
- Décollage sans clairance ;

- Atterrissage sans clairance ;
- Atterrissage en-dehors de la piste ;
- Incapacité à effectuer des tours de piste VFR ;
- Deux tâches notées "0" ;
- Utilisation du mode pause du simulateur ;
- Voler à l'intérieur d'une zone interdite (P) ou dans une classe d'espace A ;
- Descendre sous les altitudes minimales VFR ;
- Crash dû à une collision avec le terrain ;
- Crash dû à une perte de contrôle ;
- Crash dû à des contraintes trop élevées sur l'appareil.

NOTE : la note de l'examen sera de 49/100 ou moins dépendant du résultat global de l'examen. Ceci ne signifie pas que l'examen n'est pas continué jusqu'à la fin.

L'examen pourra néanmoins être poursuivi jusqu'à son terme sauf en cas de crash de l'appareil.

Un examen sera considéré comme échoué et immédiatement arrêté si :

- L'examiné a de trop faibles connaissances théoriques (le score sera $\leq 10/100$) ;
- Violation des règles de conduite (R&R) du réseau IVAO (la note sera 0/100) ;
- L'examiné ne s'est pas présenté à l'examen et n'a pas justifié d'une raison valable son absence sous 48h. L'examen est dans ce cas considéré comme échoué (la note sera de 1/100 ou 0/100 à la discrétion de l'examineur) ;
- L'examiné décide de stopper l'examen alors que celui-ci a déjà débuté. (La note sera de 1/100 ou 0/100 à la discrétion de l'examineur) ;
- En cas de triche pendant l'examen (que ce soit durant la partie pratique ou théorique), la note sera de 0/100 et le candidat sera bloqué de tout examen pour une durée minimale de 6 mois.

Si l'examiné ne se présente pas à la date et heure fixée avec l'examineur, celui-ci attendra 15 minutes. Passé ce délai, il se déconnectera du réseau et l'examiné dispose de 48h pour justifier son absence par mail. En cas d'absence de justification valable, l'examen sera considéré comme échoué

En cas de crash du PC, indépendant de la volonté de l'examiné, l'examen pourra être reporté à une date ultérieure. Cette décision est du ressort exclusif de l'examineur

7. Validation de l'examen

Après la réalisation du test, votre examinateur enverra son évaluation au département training HQ qui assignera un validateur.

Le validateur effectuera une vérification de la notation en fonction des commentaires et de la grille d'évaluation de l'examineur.



Si votre examen est validé en statut "success", votre grade sera mis à jour le lendemain de la validation à 12hUTC

Le processus de validation requiert un délai estimé généralement entre 1 jour au minimum et 1 semaine au maximum.

Revision #13

Created 19 February 2025 15:18:48 by Liam Iveton

Updated 24 June 2025 15:49:47 by Liam Iveton