



Fédération Française Aéronautique

Manuel de Formation Pratique au LAPL(A)

Document cadre de la formation

Commission Formation - FFA

Edition 1 - Décembre 2013

PREAMBULE

Ce Manuel de Formation Pratique est un outil de référence destiné aux instructeurs et aux élèves pilotes.

Il présente l'organisation et le contenu de la formation pratique dispensée en vue de l'obtention de la licence de pilote d'avion léger LAPL(A).

L'ATO dispense sur cette base la formation pratique.

La Licence LAPL peut être dispensée à tout élève pilote.

Le contenu et la structuration de la formation pratique ont été élaborés par l'ENAC et adapté par la FFA. Le découpage est donc prévu pour une réalisation en 30 heures de vol. Cet objectif a été retenu pour une formation en stage intensif bloqué ou pour un élève pilote ayant des compétences de pilotage acquises lors d'une formation aéronautique (ULM, planeur...). Il est évident que, dans le cas d'une formation plus étalée où le planning est adapté à l'élève, un nombre d'heures de vol plus important sera nécessaire.

C'est notamment dans ce cadre de formation sur des périodes longues que la structuration des cours trouve toute son importance. Il est donc nécessaire de veiller au suivi précis du livret de progression ENAC/FFA, afin de faciliter la reprise en cas d'interruptions longues et/ou fréquentes.

Destiné à toute personne qui envisage de débiter une formation, ce manuel présente de façon concrète le cursus qui sera effectivement suivi.

Le découpage en compétences techniques et non techniques, et l'approche basée sur les compétences sont particulièrement utiles pour les briefings et débriefings. La validation des compétences par l'instructeur constituera le livret de progression de l'élève. Il sera conservé par l'ATO pendant toute la progression, et archivé ensuite pendant trois ans. L'élève pourra disposer d'une copie des pages renseignées s'il le souhaite.

Le Livret de progression peut être utilisé sous forme papier ou sous forme informatique, de même que la validation effective des compétences.

La Commission Formation de la FFA vous souhaite une bonne formation à la licence LAPL.

Table des matières

Table des matières	3
1. Objectifs	4
1.1. Organisation.....	4
1.2. Durée.....	4
1.3. Objectifs Pédagogiques.....	5
2. Règlementation applicable	6
2.1. Pré requis.....	6
2.2. Contenu de la formation - Moyens	6
2.3. Délivrance du titre – Privilège	6
2.4. Approbation.....	6
3. Localisation	6
4. Délégation de Responsabilité	7
5. Ressources Humaines	7
6. Moyens Pédagogiques	7
6.1. Documentation	7
6.2. Moyens de simulation	7
6.3. Avions.....	7
7. Conditions d’admission	7
8. Programme d’évaluation	7
9. Programme résumé	7
9.1. Instruction en vue de l’obtention du théorique LAPL(A)	7
9.2. Instruction FNPT	7
9.3. Instruction en vol	8
10. Programme détaillé de formation	8
11. Livret de Progression	13
12. Enchaînement type des leçons	13
13. Adaptation du calendrier de formation	13
14. Examen Final	14
14.1. Généralités	14
14.2. Déroulement du test.....	14
14.3. Scénario de test	14

1. Objectifs

L'objectif de la formation pratique au LAPL(A) est d'amener l'élève à un niveau de compétence lui permettant d'exploiter un avion monomoteur à pistons SEP de moins de 2 tonnes dans un environnement VFR dans tout le domaine de vol et en sécurité. En fin de formation, l'élève est présenté à l'épreuve pratique d'aptitude en vue de l'obtention de la licence de pilote d'avion léger LAPL(A).

Ce programme de formation est basé sur les compétences (Competency Based Training - CBT).

Au cours de cette formation, l'accent est mis sur le développement de la gestion des menaces et des erreurs, (Threat and Error Management - TEM) au travers de compétences techniques et non techniques :

- Pilotage
- Trajectoire
- Procédures
- Communication
- Connaissances
- Conscience de la situation
- Prise de décision
- Gestion de la charge de travail
- Coopération et leadership

1.1. Organisation

La formation comprend une phase pratique scindée en 3 modules, maniabilité (MNA), navigation (NAV) et perfectionnement (PERF).

Cette phase intègre les compléments de formation théorique (appelée formation théorique de proximité) nécessaires à sa réalisation.

La formation est construite en cohérence avec le guide de l'instructeur VFR (référence ENAC).

1.2. Durée

Compte tenu de la différence de profil des élèves, il n'est pas prévu de durée maximale pour la formation des élèves. Toutefois, la progression est basée sur 30 heures minimum de formation dont au moins 15 heures de vol en double commande et 6 heures de vol en solo supervisé, ce qui est conforme à la réglementation en vigueur.

1.3.Objectifs Pédagogiques

MODULE MANIABILITE – MNA

Objectifs :

(a)	Préparation du vol, calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
(b)	Circulation d'aérodrome au sol et en vol, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
(c)	Pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
(d)	Décollages et atterrissages normaux ;
(e)	Vol à vitesses faibles, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce du décrochage et manœuvre de rétablissement, reconnaissance du virage engagé et manœuvre de sortie, information sur la vrille et les moyens de l'éviter.
(f)	Pannes moteur simulées, pannes de systèmes simulées.
(g)	Gestion des erreurs et des menaces liées aux vols locaux.
(h)	Remise gaz
(i)	Communication circulation AD et vol local

MODULE NAVIGATION – NAV

Objectifs :

(a)	Décollage aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacle), atterrissage sur terrain court ;
(b)	Vols avec référence aux seuls instruments permettant un virage de 180°;
(c)	Vol en campagne en double commande comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation, procédure de déroutement et d'égarement ;
(d)	Circulation d'aérodrome au sol et en vol et notamment procédures d'intégration sur différents aérodromes ;
(e)	Décollages et atterrissages par vent traversier ;
(f)	Opération et manœuvres anormales et d'urgence, y compris pannes simulées d'équipement ;
(g)	Vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et transit de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ainsi que des procédures de la phraséologie de la radiotéléphonie ;
(h)	Connaissance des modalités d'accès aux informations météorologiques, évaluation des conditions météorologiques pour le vol et utilisation des services d'information aéronautique ;
(i)	Gestion des erreurs et menaces liées aux vols au-dessus de la campagne et/ou de la mer.

MODULE PERFECTIONNEMENT – PERF

Objectifs :

(a)	Répétition des exercices des phases 1 et 2 qui doit inclure un module de prise de décision et de gestion du vol en conditions dégradées ;
(b)	Utilisation des moyens modernes de navigation et de conduite du vol ;
(c)	Gestion du plan de vol ;
(d)	Gestion des erreurs et menaces liées au vol de voyage avec passagers.

2. Règlementation applicable

Le règlement applicable pour l'ensemble de la Licence LAPL(A) est détaillé dans le règlement PART-FCL Sous-partie B

2.1. Pré requis

PART FCL.020
PART FCL.100
PART MED A.030

2.2. Contenu de la formation - Moyens

PART FCL
PART FCL Subpart B
AMC et GM à la PART FCL Subpart B

2.3. Délivrance du titre – Privilège

A l'issue de la formation et de l'examen théorique et pratique, le candidat reconnu apte se voit délivrer la licence LAPL(A).

2.4. Approbation

La formation pratique décrite dans le présent Manuel de Formation fait l'objet d'une approbation formelle de la DGAC.

Ce Manuel de Formation Pratique, approuvé par l'Autorité, figure dans la documentation officielle des aéroclubs ATO de la FFA.

Ce manuel de formation pratique ne peut être modifié et ne peut se voir substituer.

Tout changement et/ou modification sont du ressort exclusif de la FFA ou de l'ENAC.

3. Localisation

La formation s'effectue dans les locaux de l'ATO, et au départ des aérodromes utilisés pour les leçons en vol.

4. Délégation de Responsabilité

Le responsable pédagogique de l'ATO n'a pas délégué de responsabilités liées à sa fonction.

5. Ressources Humaines

Instructeurs en vol : voir Manuel d'Exploitation

6. Moyens Pédagogiques

6.1. Documentation

L'élève devra acquérir la documentation préconisée par l'ATO au fur et à mesure de sa progression, on peut citer notamment (liste non exhaustive) :

- Guides VFR
- Carte vol VFR de jour de la région
- ...

6.2. Moyens de simulation

Aucun moyen de simulation n'est nécessaire lors de la formation. Cependant, si l'ATO utilise un moyen de simulation, celui-ci devra être conforme et utilisé dans les conditions fixées dans le règlement Aircrew.

6.3. Avions

Comme précisé dans le Manuel d'Exploitation.

7. Conditions d'admission

Satisfaire aux normes d'aptitudes médicales de Classe LAPL (ou Classe 2, ou Classe 1), au plus tard avant le premier vol solo.

8. Programme d'évaluation

Il n'y a pas de pré-évaluation théorique et/ou pratique avant l'entrée en formation LAPL(A).

9. Programme résumé

9.1. Instruction en vue de l'obtention du théorique LAPL(A)

Voir le Manuel de formation Théorique LAPL(A) – PPL(A)

9.2. Instruction FNPT

Non nécessaire cependant, l'ATO peut utiliser un moyen de simulation approuvé dans la formation pratique au LAPL(A) dans les conditions fixées dans le règlement Aircrew.

9.3. Instruction en vol

Le tableau ci-dessous indique une progression optimale sur la base minimale réglementaire de 30 heures de formation pratique en vol (cf FCL.110.A – exigences en termes d'expérience et obtention de crédits)

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

PHASE	Double commande		Solo		Contrôles	
Module MNA	16 leçons	12.00	1 leçon	00.45	-	-
Module NAV	11 leçons	09.45	4 leçons	03.15	-	-
Module PERF	1 leçon	01.00	1 leçon	02.00	1 vol	01.15
Total	28 leçons	22.45	6 leçons	6.00	1 vol test	01.15
TOTAL GÉNÉRAL	30.00					

10. Programme détaillé de formation

NB : toutes les durées de vol prévues dans les tableaux ci-dessus sont des durées indicatives et l'instructeur reste maître de la durée des leçons.

Les objectifs de formation sont décrits par compétence conformément à l'AMC 1 FCL.110 A.

Pilotage :

- Acquérir la méthode de pilotage dans toutes les phases du vol, en utilisant les repères extérieurs.
- Détecter les écarts et les corriger.
- Utiliser l'avion dans tout le domaine de vol.
- Savoir récupérer décrochages et virages engagés.
- Savoir effectuer un demi-tour en IMC.
- Savoir réaliser l'atterrissage, de jour et de nuit :
 - dans les limitations de vent
 - avec différentes configurations de volets
- Savoir réaliser une RDG en approche ou consécutivement à un atterrissage manqué.

Trajectoire :

- Déterminer sa position à l'aide de repères extérieurs.
- Contrôler sa position à l'aide d'informations instrumentales.
- Définir et suivre une route.
- Définir et utiliser les points clés d'une trajectoire.
- Raccorder et suivre une trajectoire d'approche finale sans aide visuelle au sol.
- Assurer un atterrissage moteur réduit.

Procédures :

- Etre autonome dans la préparation et la prise en compte de son vol.
- Conduire le vol conformément au manuel d'exploitation en situation normale
- Etre capable de changer de destination en vol.
- Etre capable de traiter une panne avion avec une analyse simple.
- Etre capable de réaliser une interruption volontaire du vol.

Communication :

- Connaître et utiliser la phraséologie standard.
- Comprendre et exploiter les clairances qui lui sont destinées.
- Etre capable d'écouter et de comprendre les clairances du trafic environnant.
- Etre capable d'élaborer et d'énoncer les briefings conformément au projet d'action.
- Etre capable de maintenir une veille permanente du trafic radio.
- Savoir exposer ses intentions envers l'ATC en phase de vol normale.

Connaissances :

- Connaître et savoir exploiter les documents d'information aéronautique VFR utilisés pendant la formation.
- Connaître la structure du manuel d'exploitation et être capable de retrouver rapidement les informations pertinentes.
- Connaître l'architecture des différents circuits de l'avion ainsi que leurs principales limitations.

Connaissances de mémoire :

- Connaissance que le pilote met en œuvre de façon récurrente dans le contexte opérationnel sans avoir le temps ou la disponibilité de les rechercher dans la documentation. Liste non exhaustive à titre d'exemple :
 - vitesses d'utilisation
 - limitations et performances décollage et atterrissage
 - procédures d'urgence nécessitant une action immédiate
 - C/L normales utilisées en vol
 - marquages au sol et aires à signaux
 - minima VMC
 - règle de survol
 - carburant
 - procédure point tournant
- Etre capable d'utiliser ses connaissances théoriques dans un contexte opérationnel.

TEM : Gestion de l'erreur et de la menace :

- Conscience de la situation :

- Surveiller les changements intervenants dans l'état des systèmes avion
- Rechercher des informations sur l'environnement proche
- Etablir des priorités en fonction du temps disponible

- Prise de décision :

Capacité d'un pilote à prendre une décision en respectant une méthode structurée.

Cela se traduit par :

- Collecter les informations et identifier le problème
- Décider et mettre en œuvre sa décision
- Evaluer le résultat

- **Affirmation de soi et gestion des ressources :**
- Prendre des initiatives pour la réalisation des tâches
- Changer le projet d'action si nécessaire
- Définir des priorités pour l'exécution des tâches
- Planifier ses actions
- Ne pas laisser les tâches secondaires interférer avec les tâches essentielles
- Etre attentif à son état de stress et de fatigue

Formation théorique de proximité

La formation théorique de proximité est celle dispensée dans les briefings avant vol ainsi que dans les débriefings.

La formation théorique de proximité est organisée afin que le pilote acquière l'ensemble des connaissances définies dans le programme PART FCL.

Les aéro-clubs ont à charge de dispenser la formation requise afin de permettre aux élèves d'utiliser l'ensemble des connaissances exigées par le programme.

Un apprentissage personnel par chaque élève sera également réalisé, en complément des explications apportées lors de la formation théorique.

Instruction en vol module Maniabilité - MNA

Les exercices jusqu'au premier vol solo doivent comprendre un total d'au moins 10 heures d'instruction en double commande sur un avion monomoteur.

Les items suivants devront être pris en compte durant la formation :

- (a) préparation du vol, calculs de masse et de centrage, inspection et préparation de l'avion ;
- (b) circulation d'aérodrome au sol et en vol, précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions ;
- (c) pilotage de l'avion au moyen de repères visuels extérieurs ;
- (d) décollages et atterrissages normaux ;
- (e) vol à vitesses faibles, reconnaissance du décrochage ou de l'amorce du décrochage et manœuvre de rétablissement, reconnaissance du virage engagé et manœuvre de sortie, information sur la vrille et les moyens de l'éviter.
- (f) pannes moteur simulées, pannes de systèmes simulées.
- (g) Remise de gaz
- (h) Communication circulation AD et vol local
- (i) Gestion des erreurs et des menaces liées aux vols locaux.

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre de la maniabilité.

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
L1	Préparation de l'avion – Roulage – Vol palier, virages	00.45	
L2	Vol local - Roulage, vol palier, virages	00.45	
L3	Communication – Maniabilité, tour de piste	00.45	
L4	Vol local – Tour de piste - Arrêt décollage	00.45	
L5	Vol local - Relation puissance/vitesse/incidence - compas	00.45	
L6	Vol local - Palier/montée/descente – contrôle du cap (directionnel)	00.45	
L7	Virages, palier montée descente, symétrie du vol – Trajectoire sol - Organisation départ et arrivée	00.45	
L8	Vol lent – Stabilité longitudinale	00.45	
L9	Changement de configuration – Approche sur plan 5% - approche interrompue	00.45	
L10	Plan sol 5% - Approche à 1,3 Vs	00.45	
L11	Atterrissage	00.45	
L12	Circuit d'aérodrome	00.45	
L13	Décrochage – Positions inusuelles – Panne moteur après décollage	00.45	
L14	Vol moteur réduit	00.45	
L15	Virage à grande inclinaison – Virage engagé – Vol moteur réduit	00.45	
L16	Vol de synthèse avant lâché	00.45	
SO 1	Tour de piste		00.45
TOTAL MANIABILITE		12.00	00.45

Instruction en vol module Navigation – NAV

Les items devant être traités durant la phase Navigation sont les suivants :

- (a) décollage aux performances maximales (terrain court et présence d'obstacle), atterrissage sur terrain court ;
- (b) vol en campagne en double commande comportant l'utilisation des repères visuels, de la navigation à l'estime et des aides de radionavigation, procédure de déroutement et d'égarement ;
- (c) circulation d'aérodrome au sol et en vol et notamment procédures d'intégration sur différents aérodromes ;
- (d) décollages et atterrissages par vent traversier ;
- (e) opération et manœuvres anormales et d'urgence, y compris pannes simulées d'équipements
- (f) vols au départ et à destination d'aérodromes contrôlés et transit de ces aérodromes, respect des procédures des services de la circulation aérienne ;
- (g) connaissance des modalités d'accès aux informations météorologiques, évaluation des conditions météorologiques pour le vol et utilisation des services d'information aéronautique ;
- (h) gestion des erreurs et menaces liées aux vols au-dessus de la campagne et/ou de la mer.

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre de la navigation.

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
L17	Cheminement	00.45	
L18	Validation positions inusuelles – Décrochage	00.45	
SO 2	Tour de piste – Maniabilité		00.45
L19	Vol moteur réduit – PTE, PTU	00.45	
SO 3	Tour de piste – Maniabilité		00.45
L20	Préparation du vol – Estime élémentaire	01.00	
SO 4	Tour de piste – Maniabilité		00.45
L21	Application au voyage – Déroutement	01.15	
L22	Navigation – Dégagement	01.00	
L23	Navigation – Déroutement – Dégagement	01.00	
L24	Navigation, Radionavigation	01.00	
L25	Navigation – Interruption volontaire du vol	00.45	
L26	Navigation, VOR, ADF, GPS – Egarement et déroutement	00.45	
L27	VSV – Radionavigation	00.45	
SO 5	Navigation – Maniabilité		01.00
TOTAL NAVIGATION		09.45	03.15

Instruction en vol module Perfectionnement – PERF

(a) répétition des exercices des phases 1 et 2 qui doit inclure un module de prise de décision et de gestion du vol en conditions dégradées ;

Le Tableau ci-après est un tableau indicatif qui reprend l'ensemble des items à couvrir dans le cadre du module perfectionnement.

Il est évident que la durée de formation pratique sera adaptée à l'élève-pilote en fonction de l'ensemble des paramètres existants au sein de la population des élèves-pilotes des aéroclubs (disponibilité, facultés cognitives...)

Leçon	Objectifs	Durée	Solo
L28	Perfectionnement déroutement – IVV, traitement de panne	01.00	
SO 6	Navigation 2 branches (A/R)		02.00
PERF CTL	Navigation	01.15	
TOTAL NAVIGATION		02.15	02.00

11. Livret de Progression

Le programme de formation a été développé selon le concept du «Competency Based Training - CBT» et basé sur le guide de l'instructeur VFR édité par l'ENAC. Ce guide de l'instructeur est disponible auprès de l'ENAC (site internet) et sur la « Clé FI-FFA ».

La FFA a développé des livrets de progression qui répondent aux exigences du règlement ORA.ATO.120 et de l'AMC1 ORA.ATO.120.

L'Aéroclub utilise un livret de progression FFA adapté au programme CBT et qui répond aux exigences citées ci-dessus.

Ce livret de progression pourra être imprimé et sera utilisé lors des briefings/débriefings et pour noter la progression de l'élève pilote.

Le livret de progression sera archivé à l'issue de la formation pratique pendant 3 ans minimum.

12. Enchaînement type des leçons

Les leçons s'enchaînent dans l'ordre proposé dans le livret de progression, avec toutefois des possibilités d'adaptation présentées au chapitre 13 ci-dessous.

13. Adaptation du calendrier de formation

Le programme LAPL CBT définit précisément l'ensemble des exercices à réaliser par leçon de vol.

Cependant, compte tenu des aléas de programmation tel que problème lié à la météo par exemple, le calendrier de formation doit pouvoir être adapté.

Le calendrier des leçons pourra être modifié à convenance de l'instructeur, sous réserve de respecter la chronologie des modules (maniabilité, puis navigation, puis perfectionnement) et qu'à la fin de chaque module (maniabilité, navigation, perfectionnement), l'ensemble des compétences soient acquises.

En fonction des contraintes opérationnelles liées à l'aérodrome, l'instructeur pourra adapter la formation en étudiant des compétences liées à la navigation avant de valider l'intégralité des compétences liées à la maniabilité.

14. Examen Final

14.1. Généralités

A l'issue de l'obtention de l'examen théorique (conformément au FCL.120) et lorsque la formation en vol ainsi que les objectifs de la formation sont atteints, le responsable pédagogique décide de la présentation du candidat à l'épreuve pratique d'aptitude pour la délivrance de la licence de pilote d'avion léger LAPL(A).

Le candidat à la licence LAPL(A) devra avoir 17 ans révolus, conformément au FCL.100.

L'examineur sollicité pour l'épreuve communique au candidat les modalités pratiques du test (horaires, scénario)

A l'issue du test d'aptitude, l'examineur renseigne le compte-rendu de test, dont une copie est jointe au dossier de progression

La licence de pilote d'avion léger LAPL(A) est délivrée par l'autorité compétente.

14.2. Déroulement du test

L'épreuve pratique d'aptitude pour la délivrance de la licence de pilote d'avion léger LAPL (A) est conduite sur des avions sur lesquels a été dispensée la formation.

14.3. Scénario de test

Le scénario de test est défini par l'examineur.

Le guide de l'examen en vol est étudié par l'élève avec son instructeur avant la présentation au test d'aptitude.