

HELIJET

Avion Hélicoptère

Aéroport
Chambéry Aix les Bains
73420 VIVIERS DU LAC

Tél: 33 (0)4 79 22 69 73

Fax: 33 (0)4 79 09 77 50

info@helijet.fr



Formation Pilote Privé Hélicoptère PPL(H) Private Pilote Licence Helicopter

Age minimum : pour effectuer le 1^{er} vol solo : 16 ans révolus, pour obtenir le brevet 17 ans révolus.

Aptitude médicale : délivrée par un médecin agréé de la région dont nous vous fournissons l'adresse, nous vous recommandons d'obtenir votre aptitude médicale avant de débiter la formation.

Formation théorique :

Cet apprentissage est un travail personnel, cependant nos instructeurs vous assisteront et répondront à vos questions. Nous vous fournissons les ouvrages nécessaires :

- Manuel du Pilote identique au manuel du pilote Avion
- Théorie Élémentaire de l'Hélicoptère de Roger Raletz.

Avant de passer l'examen pratique, vous devez passer l'examen théorique et obtenir le brevet théorique.

Examen théorique PPL(H) :

Cet examen écrit doit être passé en un jour ou plus, et comprend neuf matières réparties en cinq épreuves.

Les questions sont posées sous forme de questions à choix multiple.

Pour réussir une épreuve il faut 75% minimum de réponses correctes.

Les cinq épreuves doivent être réussies dans le délai de un an à compter de la date de réussite à une première épreuve.

Le certificat théorique est valable pendant les 24 mois qui suivent la date à laquelle le candidat a réussi toutes les épreuves.

L'examen pratique doit être réussi avant la fin de ces 24 mois.

Examen destiné aux candidats sans expérience aéronautique, ab-initio :

Epreuves	Matières	Nombre questions	Durée
Epreuve A	Réglementation	24	00H30
Epreuve B	Connaissances générales de l'aéronef et principes de vol	24	00H45
Epreuve C	Performances et préparation du vol, météorologie, navigation et procédures opérationnelles	44	01H15
Epreuve D	Performance humaine et ses limites	12	00H20
Epreuve E	Communications	16	00H20
	Total		03H10

Examen théorique différentiel destiné aux candidats déjà titulaires d'un des titres ou certificats suivants :

- Brevet de pilote de planeur VV
- Brevet de pilote privé avion TT
- Licence de pilote privé avion PPL(A)
- Brevet de pilote professionnel avion PP
- Licence de pilote professionnel avion CPL(A)
- Licence de pilote de ligne avion ATPL(A)
- Certificat d'aptitude aux épreuves théoriques en état de validité de l'un des brevets ou licences cités ci-dessus.

Il doit être obtenu avant le 31 décembre 2006 .

Epreuves	Matières	Nombre questions	Durée
Epreuve A	Réglementation	24	00H30
Epreuve B	Connaissances générales de l'aéronef et principes de vol	24	00H45
Epreuve C	Performances et préparation du vol	20	00H40
	Total		01H55

Formation pratique :

Vous pouvez commencer la formation pratique simultanément à la formation théorique.

Elle est effectuée sur hélicoptère Robinson RH22 BII.

Nous appliquons notre programme que nous adapterons à votre progression. Les vols ont lieu sur rendez-vous tous les jours, week-end inclus.

Chaque vol est précédé d'un briefing au cours duquel l'instructeur vous explique le contenu et la finalité des exercices que vous réaliserez, puis suivi d'un débriefing, l'instructeur effectue une synthèse de la séance et attire votre attention sur les points que vous devez corriger pour progresser.

Heures minimum de vol :

En double commande (avec instructeur) : 25H00

En vol supervisé (l'instructeur est à bord mais n'intervient pas sauf urgence) : 10H00 ; dont au moins en vol solo : 05H00

Heures totales pilote : 45H00

Les vols solo doivent comprendre au moins 1 vol de navigation d'une distance totale minimum de 100nm avec 2 atterrissages complets sur 2 aérodromes différents de l'aérodrome de départ.

Epreuve pratique d'aptitude :

L'épreuve pratique est programmée dès la fin de la formation; elle doit être réussie au plus tard dans les 6 mois suivant la fin de la formation au vol.

La DGAC Direction de l'Aviation Civile désigne un examinateur qui sera chargé de vous faire passer l'épreuve pratique.

L'hélicoptère sera de même type que celui de votre formation.

Tout candidat doit réussir les sections 1 à 5 de l'épreuve. L'échec à une rubrique d'une section entraîne l'échec de la totalité de la section. En cas d'échec à plus d'une section, le candidat doit passer à nouveau la totalité de

l'épreuve. En cas d'échec à une seule section, le candidat doit passer à nouveau ladite section. En cas d'échec à une section quelconque lors d'un nouveau passage de l'épreuve, y compris aux sections passées avec succès lors d'une tentative précédente, le candidat doit passer à nouveau la totalité de l'épreuve. Toutes les sections de l'épreuve pratique d'aptitude doivent être réussies dans une période de 6 mois au maximum.

Un complément de formation peut être exigé du candidat après tout échec à l'épreuve pratique d'aptitude. S'il n'a pas réussi à toutes les sections de l'épreuve à l'issue de deux tentatives, le candidat doit effectuer un complément de formation déterminé par l'Autorité. Le nombre d'épreuves qui peuvent être tentées n'est pas limité.

Conduite de l'épreuve :

L'examineur (FE) indique les consignes de sécurité à observer pendant le déroulement de l'épreuve.

Si le candidat décide d'interrompre l'épreuve pratique d'aptitude pour des raisons que l'examineur ne juge pas satisfaisantes, il devra repasser la totalité de l'épreuve. Toutefois, s'il a mis fin à l'épreuve pour des raisons que l'examineur estime justifiées, seules les sections non effectuées sont passées lors d'un vol ultérieur.

A l'appréciation de l'examineur, toute manœuvre ou procédure de l'épreuve peut être répétée une seconde fois par le candidat. L'examineur peut mettre fin à l'épreuve à tout moment s'il estime que la démonstration du niveau de compétence du candidat exige une nouvelle épreuve complète.

Le candidat doit piloter l'hélicoptère à partir d'une position lui permettant d'exercer les fonctions de commandant de bord et il doit subir l'épreuve comme s'il était seul pilote à bord. Un pilote titulaire de la qualification d'instructeur exerce la fonction de commandant de bord.

L'examineur choisit l'aire et le trajet et tous les exercices à basse hauteur et en vol stationnaire doivent être effectués sur un(e) aérodrome/hélistation accepté(e). Les trajets utilisés pour la section 3 peuvent s'achever à l'aérodrome de départ ou à un autre aérodrome. Le candidat est responsable de la préparation du vol et doit s'assurer que tous les équipements et toute la documentation nécessaires à la réalisation du vol sont à bord. L'épreuve de navigation doit comporter au moins 3 étapes, chacune d'une durée minimale de 10 minutes. L'épreuve peut être effectuée en deux vols.

Le candidat doit indiquer à l'examineur les vérifications et les actions effectuées, y compris l'identification des moyens radionavigation. Les vérifications doivent être effectuées d'après la liste de vérification (check-list) autorisée pour l'hélicoptère utilisé au cours de l'épreuve. Durant la préparation du vol à l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat est tenu de déterminer les régimes du moteur et les vitesses. Les paramètres de performances de décollage, d'approche et d'atterrissage doivent être calculés par le candidat en conformité avec le manuel d'opérations ou manuel de vol de l'hélicoptère utilisé.

L'examineur ne doit pas prendre part à la conduite de l'hélicoptère, sauf si une intervention est nécessaire pour assurer la sécurité ou pour éviter de provoquer des retards inacceptables dans la circulation aérienne.

Performances acceptables :

Le candidat doit démontrer son aptitude à :

- piloter l'hélicoptère dans le cadre de ses limitations ;
- exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision ;
- exercer un bon jugement dans la conduite du vol ;
- appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- et garder le contrôle permanent de l'hélicoptère de façon telle que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne fasse jamais de doute.

Les limitations suivantes constituent une orientation générale. L'examineur doit tenir compte de la turbulence et des qualités de vol et des performances de l'hélicoptère utilisé.

Hauteur

- vol normal \pm 150 pieds
- avec panne majeure simulée \pm 200 pieds
- vol stationnaire dans l'effet de sol \pm 2 pieds

Cap/alignement sur aides radio

- vol normal \pm 10°
- avec panne majeure simulée \pm 15°

Vitesse

- décollage et approche - 10/+ 15 nœuds
- tous autres régimes de vol \pm 15 nœuds

Dérive sol

- mise en vol stationnaire dans l'effet de sol \pm 3 pieds
- atterrissage + 2 pieds (sans mouvement latéral et arrière)

Contenu de l'épreuve pratique d'aptitude :

SECTION 1 CONTRÔLES ET PROCÉDURES PREVOL ET APRÈS LE VOL

Connaissance de l'hélicoptère (notamment documentation de vol, carburant, masse et centrage, performance), plan de vol, NOTAMS, météo

Inspection/action pré-vol, positionnement des éléments constitutifs et leur but

Inspection du cockpit, procédure de mise en route

Contrôle des équipements de communication et de navigation, sélection et réglage des fréquences

Procédures avant le décollage, procédures de radiotéléphonie, respect des instructions ATC

Au parking, procédures d'arrêt et contrôles après vol

SECTION 2 MANOEUVRES EN VOL STATIONNAIRE, MANOEUVRES EN VOL AVANCÉES ET ZONES EXIGUËS

Décollage et atterrissage (mise en vol stationnaire et posé)

Roulage, translation

Vol stationnaire avec vent de face, de travers, arrière

En vol stationnaire, virage de 360° à gauche et à droite

Translations avant, latérales et arrière en vol stationnaire

Panne moteur simulée en vol stationnaire

Transitions lentes et rapides

Décollages et atterrissages en dévers et sur des hélisurfaces non aménagées

Décollages (divers profils)

Décollage vent de travers et vent rabattant (le cas échéant)

Décollage à masse maximale de décollage (réelle ou simulée)

Approches (divers profils)

Décollage et atterrissage à puissance limitée

Autorotations (l'instructeur doit choisir deux rubriques parmi les suivantes : en ligne droite, en PTU, en PTO)

Atterrissage en autorotation

Exercice d'atterrissage forcé avec reprise moteur

Reconnaissance d'aire de posé, contrôle de puissance, technique de reconnaissance, technique d'approche et de départ

SECTION 3 NAVIGATION - PROCÉDURES EN ROUTE

Navigation et orientation à diverses altitudes, usage de la carte

Maintien de l'altitude/hauteur, de la vitesse et du cap, surveillance extérieure, réglage altimétrique

Suivi du vol, tenue du journal de navigation, gestion carburant, endurance, ETA, évaluation de l'erreur de route et récupération de la route correcte, vérification des instruments

Observation des conditions météorologiques, gestion du déroutement

Utilisation des moyens de radionavigation (le cas échéant)

Instructions ATC et respect des règles

SECTION 4 PROCÉDURES ET MANOEUVRES EN VOL

Vol en palier, maintien du cap, de l'altitude/hauteur et de la vitesse

Virages en montée et en descente suivant des caps spécifiés

Virage en palier de 180° à 360° vers la gauche et la droite avec une inclinaison latérale de 30°

Virage en palier de 180° vers la gauche et la droite avec seule référence aux instruments

SECTION 5 PROCÉDURES DE SECOURS ET D'URGENCE (SIMULÉES SI APPROPRIÉES)

Note 1 : Si le test est effectué sur un hélicoptère multimoteur, une procédure de panne moteur simulée, y compris une approche et un atterrissage avec un seul moteur, doit être incluse dans le test.

Note 2 : L'instructeur doit sélectionner quatre rubriques parmi les suivantes :

Mauvais fonctionnement du moteur, y compris une panne de régulateur, un givrage du carburateur/moteur, une panne du système de lubrification, le cas échéant

Mauvais fonctionnement du système de carburant

Mauvais fonctionnement du système électrique

Mauvais fonctionnement du système hydraulique, y compris une approche et un atterrissage sans système hydraulique, le cas échéant

Mauvais fonctionnement du rotor principal ou du système anti-couple (en simulateur ou discussion uniquement)

Procédures en cas de feu, y compris le contrôle et évacuation de la fumée, le cas échéant

Autres procédures de secours et d'urgence définies dans le manuel de vol approprié et avec référence à l'appendice 3 au FCL 2.240, sections 7 et 8, y compris pour les hélicoptères multimoteur :

- panne moteur simulée au décollage :

- décollage interrompu à ou avant TDP ou atterrissage forcé réussi à ou avant DPATO
- juste après TDP ou DPATO

- atterrissage avec panne moteur simulée :

- atterrissage ou remise des gaz après une panne moteur avant LDP ou DPBL
- après une panne moteur après LDP ou un atterrissage forcé réussi après DPBL

Privilèges de la licence de Pilote Privé Hélicoptère PPL(H) :

Cette licence vous confère le privilège d'exercer sans rémunération les fonctions de pilote-commandant de bord ou de copilote de tout hélicoptère dont vous possédez la qualification de type et qui n'est pas exploité à titre onéreux.

Budget :

	Nb heures	Prix unitaire	Montant €
Location hélicoptère R22BII formation	45,00	224,08	10 083,60
Location hélicoptère R22BII épreuve pratique	1,50	224,08	336,12
Instructeur vol DC	25,00	40,00	1 000,00
<hr/>			
Total HT			11 419,72
TVA 19,6%			2 238,27
Carburant 100LL TTC	46,50	72,00	3 348,00
<hr/>			
Total TTC			17 005,99

NB : ce budget est estimatif, le nombre d'heures de vol peut être éventuellement majoré selon la progression du candidat.

Subventions :

Dans certains cas, le coût de votre formation peut être pris en charge par votre organisme de formation continue. Renseignez-vous auprès de votre employeur actuel, si vous êtes salarié d'une entreprise et que votre employeur cotise à FONGECIF, renseignez-vous auprès de : FONGECIF 204 Faubourg Marché 73000 CHAMBERY Tél 04 79 96 31 48 Annecy Tél 04 50 57 55 69

Financement : Votre formation peut être financée par prêt bancaire, consultez votre banque habituelle.

Qualifications de type :

Pour être commandant de bord sur un hélicoptère de type différent de celui de votre formation, vous devez obtenir votre qualification de type QT . Nous effectuons les qualifications de type suivantes :

- Robinson RH22
- Robinson RH44
- Ecureuil AS350

Autres formations :

- Habilitation au vol de nuit.
- Initiation et perfectionnement au vol en montagne en limite de performances
- Sécurité et perfectionnement au pilotage et autorotations Robinson RH22 et RH44