

# FAQ

## Fonctionnement du club

Brin d'Ailes est une association loi 1901, entièrement gérée et animée par des bénévoles. Vous n'êtes donc pas un client mais un membre à part entière de l'association. La structure vit donc avec la participation de tous.

La direction de l'association est composée d'un bureau de trois personnes.

La formation est assurée par un instructeur bénévole qui, par passion, a pour objectif de vous transmettre les connaissances nécessaires au pilotage d'un avion léger en toute sécurité.

La présence d'un seul instructeur sur le Robin DR-360 impose de limiter le nombre d'élève à 2 ou 3 par an au maximum pour atteindre la qualité recherchée.

Durant l'hiver 2019, auparavant Organisme déclaré (OD), Brin d'Ailes est devenu Declared Training Organisation (DTO), statut obligatoire à compter du 8 avril 2019 pour assurer de la formation aux brevets européens. L'association est donc reconnue par la DSAC/IR Nord, filiale régionale de la DGAC. L'association s'est engagée à respecter des programmes de formation et à mettre en place une politique de sécurité.

## Avion

Brin d'Ailes est propriétaire depuis sa création en juillet 1996 d'un Robin DR-360 immatriculé F-BSBZ, un quadriplace de 160 ch, polyvalent pour l'école et le voyage aérien. L'avion est assuré Corps (casse) pour une valeur assurée de 35.000 € avec une franchise de 1.500 €. L'association est assurée en RC (Responsabilité civile) à l'égard des personnes non transportées et des occupants (pilote et passagers) pour une limite de 4.500.000 € par sinistre. Aucune assurance individuelle accident (pilote et passager) n'est souscrite en cas de décès/invalidité. Chacun est libre de compléter les assurances souscrites. Attention en cas de crédit immobilier ou des assurances vie à vérifier que la pratique de l'aviation légère n'est pas exclue, sinon il faudra adapter une assurance souscrite.

## Cotisation

La cotisation annuelle est valable du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre. Elle peut être souscrite dès le 1<sup>er</sup> octobre de l'année précédente pour les nouveaux arrivants. Brin d'Ailes est un aéro-club indépendant, non affilié à la Fédération française aéronautique (FFA). Il n'est donc pas possible de bénéficier de bourses pour les jeunes de moins de 21 ans.

## Heure de vol

Le coût de l'heure de vol du F-BSBZ, couvrant les frais de fonctionnement, est indiquée sur le site internet de l'association. Il peut changer à tout moment en fonction notamment du coût du carburant. L'heure de vol en double commande (avec instructeur) ou en solo reste identique.

## Visite médicale

La visite médicale (classe 2 pour les pilotes privés ou de loisirs) se passe chez un médecin agréé aéronautique (nous contacter pour le listing des médecins agréés dans votre département). Sa validité est variable selon votre âge (5 ans pour les moins de 40 ans, 2 ans pour les personnes âgées de 40 à 50 ans, 1 an pour les plus de 50 ans). La visite n'est pas obligatoire pour les vols en double commande mais le devient dès le premier vol solo. Il est vivement recommandé de la passer avant ou lors du début de formation pour éviter toute surprise. Attention, lors de la prise de rendez-vous, demander si des examens complémentaires sont à prévoir auparavant (exemple : ECG).

## Licences de pilote

Il en existe plusieurs : LAPL et PPL. Brin d'Ailes préconise le PPL (Private Pilot Licence), licence reconnue dans le monde entier. Le PPL permet de voler initialement sur l'ensemble du territoire français avec trois passagers à bord puis de piloter des machines de plus grande capacité si besoin. Une qualification additionnelle (anglais) est nécessaire pour passer les frontières. Le PPL s'obtient après

une formation théorique et pratique. Pour le théorique, la formation est sous-traitée à un organisme homologué proposant un eLearning (apprentissage à distance, avec suivi par l'instructeur de l'avancement de l'apprentissage). Ce dernier peut compléter la formation si besoin. L'examen théorique peut être passé en une ou plusieurs fois avec un total de 9 matières :

- Droit aérien
- Performance humaine
- Météorologie
- Communication
- Navigation
- Principes du vol
- Procédures opérationnelles
- Performances et préparation du vol
- Connaissances générales de l'aéronef

L'examen à questions à choix multiples (QCM) comprend 120 questions. Il faut obtenir au moins 75% de bonnes réponses par module. Cet examen est à préparer en même temps que la formation pratique, pour optimiser cette dernière et bien comprendre les notions théoriques. L'examen théorique (valable 24 mois) doit être passé avant l'examen pratique final.

La formation pratique se fait à bord de l'avion avec un instructeur. Avant de voler, il faudra mettre en oeuvre l'appareil (ouverture du hangar, sortie de l'avion, vérifications avant vol, carburant si besoin). Un briefing permettra de définir les objectifs de la leçon à venir, avec les notions théoriques nécessaires. A l'issue du vol, un briefing oral fera le bilan de la leçon. Il donnera lieu à une version écrite dans le livret de progression de l'élève, complétée éventuellement par un débriefing détaillé par mail. La progression pratique comprend du pilotage de base, du pilotage précis, des navigations, des procédures en cas de panne. Quand l'élève maîtrise la conduite de l'appareil, il est lâché, pouvant faire des vols solo en local de l'aérodrome, sous supervision de l'instructeur (autorisation préalable de ce dernier). Quand la gestion de navigation est acquise, l'élève réalise plusieurs navigations en solo dont au moins une de 270 km (150 nm) avec atterrissages sur 2 aérodromes différents du sien.

Quand l'instructeur considère que le niveau permet de passer le brevet PPL, le candidat passe l'examen pratique avec un examinateur venant de l'extérieur, choisi par le club ou par l'administration de l'Aviation civile, celle-ci validant le choix du testeur.

Pour le LAPL (Light Aircraft Pilot Licence), cela reste identique dans les principes mais cette licence est limitée aux avions de 4 places pilote compris, uniquement en Europe (le PPL est reconnu mondialement). Si le PPL exige réglementairement un minimum de 45 heures de formation, c'est 30 heures pour le LAPL mais une fois le LAPL obtenu, il faudra ajouter 10 heures en solo avant de pouvoir emmener 3 passagers au maximum. Le PPL s'impose si l'on veut viser une carrière par la suite, le LAPL répond aux attentes de pilotes privés souhaitant voler en France, voire en Europe.

## Déroulement de la formation

Sur la base minimale de 45 h (soit 50 à 55 en pratique parfois) pour obtenir le PPL et sachant qu'il y a 52 semaines dans une année, si l'on prend en plus les indisponibilités de chacun, les vacances, les conditions météorologiques, la disponibilité parfois de l'appareil (visites techniques périodiques, absence de l'avion chaque mois de juillet), il n'est pas possible de mener à bien un PPL sur un an en ne volant qu'une fois par semaine. Une formation pourra ainsi s'étaler sur 18 à 24 mois. Il est possible de la suivre sur une seule saison (février-octobre par exemple) mais avec une plus forte implication (présence, travail au sol, etc.) de l'élève. La période hivernale (novembre-février) reste très aléatoire au niveau météo dans notre région.

Le club fait son possible pour que les moyens soient à disposition mais sans obligation de résultat. L'avion peut être indisponible suite à une intervention technique. L'aérodrome peut être réglementairement fermé sur une période donnée pour conserver l'état de la piste. L'instructeur peut connaître des périodes d'indisponibilité. Un vol peut être annulé si les conditions météo ne sont pas adaptées au niveau de l'élève (vent fort, vent de travers, plafond bas, visibilité insuffisante, etc.).

Les premières leçons en vol ne dépassent généralement pas 45 mn et peuvent se limiter à 30 mn

pour des questions de disponibilité de l'élève. Pour un unique vol, il faut considérer bloquer quasiment une demi-journée en prenant en compte : le déplacement domicile-aérodrome, la préparation de l'appareil (visite prévol), le briefing avant vol, le vol, le débriefing, la partie administrative (documents de bord, livret de progression), le rangement et nettoyage de l'appareil, le retour aérodrome-domicile. Tout ceci peut exiger plusieurs heures pour 30 mn de vol. Sur place, prévoir d'arriver 30 mn avant le créneau de vol pour ne pas déborder sur le créneau suivant.

Voler n'est que la partie visible de l'iceberg. Pour qu'un vol soit "rentable" en instruction, il faut que l'élève ait préparé ce vol en amont, avec en tête les notions nécessaires (annoncées par l'instructeur à la fin du vol précédent) imposant un travail à domicile entre deux vols. Il faut également être en bonne condition physique et mentale (annulez un vol si vous avez un rhume ou un début de grippe car vous n'aurez pas les ressources nécessaires et le résultat sera mitigé).

## **Sécurité des vols**

L'aviation légère connaît chaque année un taux d'accidentologie (le risque zéro n'existe pas). En valeur absolue (de 20 à 40 morts par an), les chiffres sont faibles si l'on compare à l'accidentologie de l'automobile (+3.000) mais en valeur relative, le résultat n'est pas satisfaisant. D'où la mise en place de nouveaux concepts ces dernières années, sensibilisant les pilotes sur les causes d'accidents, à près de 90% liées au comportement humain. Vous entendrez donc parler durant votre formation de Facteurs humains (FH), de TEM (gestion des erreurs et des menaces), de compétences techniques (connaissances, pilotage, procédures) mais aussi non-techniques (conscience de la situation, gestion de la charge de travail, prise de décision et communication).

Lors d'une formation, il n'est pas possible de voir toutes les situations possibles et imaginables car ce serait alors une formation sans fin. L'objectif est de donner à l'élève, futur pilote commandant de bord, les outils pour gérer sa sécurité, les moyens d'analyse de son niveau à évaluer en fonction du vol envisagé, pour déterminer leurs marges de sécurité à prévoir, savoir renoncer si besoin à un vol. Il faut garder en tête que la pratique du pilotage d'un avion léger est avant tout un... loisir technique, à pratiquer donc avec rigueur. Ce n'est pas un jeu !

## **Organisation pratique**

Pour les vols, il faut s'entendre à l'avance avec l'instructeur pour déterminer un jour et un créneau horaire, afin de réserver ce créneau sur un logiciel de réservation en ligne de l'avion. C'est à l'élève de contacter l'instructeur (oralement lors du précédent vol, par mail ou par téléphone ensuite) pour convenir d'un prochain rendez-vous.

Au départ, l'instructeur assurera la réservation puis l'élève le fera pour devenir autonome. La confirmation du vol se fait la veille au soir, voire dans la journée si les conditions météo sont fluctuantes, pour éviter un déplacement inutile. Ceci permet aussi de valider que l'avion est bien disponible. Si vous ne pouvez être présent à un créneau programmé, merci de prévenir dès que possible l'instructeur pour gérer son emploi du temps et libérer un créneau pour d'autres pilotes.

## **Budget estimatif**

Avec des chiffres ronds pour donner un simple ordre d'idée (valeurs non contractuelles), il faut prendre en compte pour une formation menant au PPL :

Cotisation annuelle : environ 110 €

Heures de vol (45 à 55 selon motivation, implication, âge, assiduité) à 175 € (montant étalé dans le temps au fur et à mesure des vols, montant au prorata de la durée exacte du vol)

Visite médicale : environ 70 €

Formation théorique : environ 70 € (eLearning)

Matériel divers : carnet de vol, livres, cartes aéronautiques, compas, etc. Environ 150 € à 500 € (si acquisition d'un casque par exemple)

Examen théorique : environ 70 € (inscription)

Etablissement administratif de la licence : environ 80 €

Le budget global tournera au mieux à 8.000 € à étaler sur 18 à 24 mois.

## L'après-brevet

Obtenir le brevet exige une implication en temps et en travail mais une fois le PPL obtenu, il faut "l'entretenir" et donc voler régulièrement pour pratiquer le pilotage en sécurité. Il faut donc se projeter dans l'avenir. Le brevet n'est qu'une étape et non pas une fin, c'est le minimum nécessaire pour se perfectionner, découvrir d'autres pratiques (vol en montagne, voltige, vol de nuit, voyage aérien, etc.) sachant qu'un pilote se doit de maintenir au fil du temps ses compétences, à la fois en connaissances (réglementation, espace aérien, etc.) et en pratique, avec un "rafraîchissement" si besoin aux côtés d'un instructeur. Le brevet n'est donc qu'une étape...

Pour conserver sa licence LAPL ou PPL valide, il faut au minimum effectuer 12 heures de vol durant la dernière année des deux ans de validité de la licence et effectuer également au moins 1 vol de 1h00 avec un instructeur avant cette échéance. Ces 12 heures réglementaires minimales sont à considérer comme un minimorum permettant tout juste de s'entretenir. Une vingtaine d'heures de vol par an constitue une bonne valeur pour conserver des compétences acceptables.

Renseignements complémentaires sur [www.brindailes.fr](http://www.brindailes.fr)

Contact : [foxbravo@club-internet.fr](mailto:foxbravo@club-internet.fr)

Version Novembre 2025