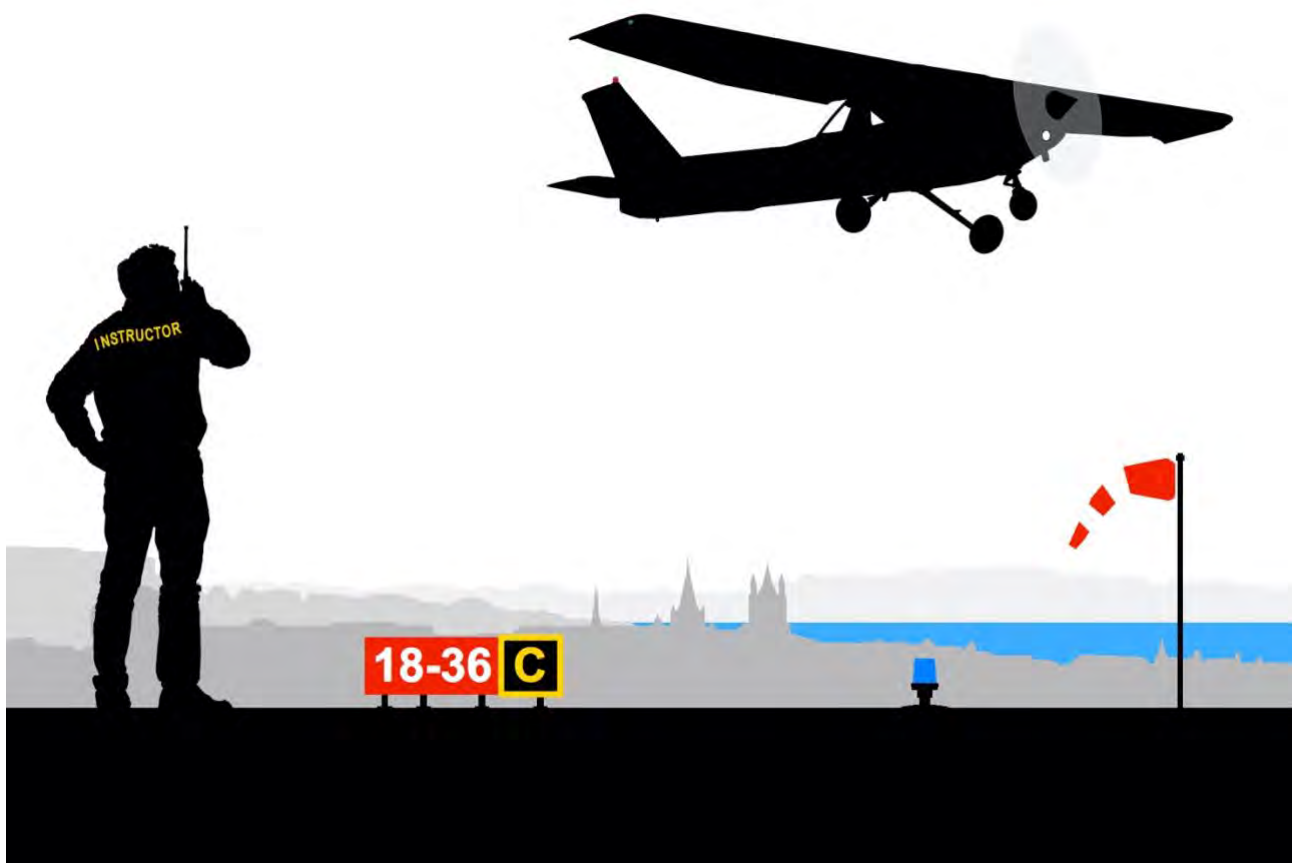


# Informations sur les activités de l'école

## Prenez les commandes !



## INTRODUCTION

Basée sur l'aéroport de Lausanne (Suisse) depuis sa création en 1985, AéroFormation est une école d'aviation officielle agréée par l'OFAC, principalement active dans la **formation de pilote privé** et la **location d'avions à ses membres**.



**L'exigence** est la première des valeurs nous permettant d'accomplir notre mission :

- **Enseigner le pilotage et pérenniser la pratique de l'aviation dans les meilleures conditions de sécurité.**

La défense rigoureuse d'une **philosophie commune du vol** permet notamment à chaque élève pilote de voler avec tous nos instructeurs, favorisant ainsi une progression régulière principalement déterminée par votre disponibilité.

AéroFormation opère une flotte d'**avions réputés pour leur fiabilité**, aux caractéristiques aérodynamiques et de motorisation garantissant de grandes marges de sécurité dans toutes les phases du vol.

L'école développe et publie **ses propres manuels de cours théoriques**. D'un point de vue pédagogique, ils sont particulièrement adaptés à l'enseignement de connaissances aéronautiques de base et contiennent tout ce qui est utile et rien de ce qui est inutile... Leur mise à jour régulière et dynamique par nos instructeurs permet aux élèves d'être en permanence en possession d'une édition à jour, qui répond aux exigences les plus récentes en matière de programme de formation officiel.

**Notre exigence permet votre aisance !**

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Licence de pilote privé PPL(A)</b> .....	<b>3</b>
1.1	Formation théorique.....	3
1.2	Formation pratique.....	4
1.3	Radiotéléphonie et compétences linguistiques.....	5
1.4	Exigences pour débiter la formation.....	5
<b>2</b>	<b>Licence de pilote d'aéronef léger LAPL(A)</b> .....	<b>6</b>
2.1	Formation théorique.....	6
2.2	Formation pratique.....	6
2.3	Radiotéléphonie et compétences linguistiques.....	6
2.4	Exigences pour débiter la formation.....	6
<b>3</b>	<b>Autres formations</b> .....	<b>7</b>
3.1	Vol de nuit (NIGHT).....	7
3.2	Voltige (ACR).....	7
3.3	Vol aux instruments (IR).....	8
3.4	CPL(A) Commercial Pilot Licence.....	8
3.5	Conversion de licence.....	9
3.6	Préparation à l'examen de radiotéléphonie en français.....	9
3.7	Cours « <i>refresher</i> » de radiotéléphonie.....	9
3.8	Cours à la demande et sur mesure.....	9
<b>4</b>	<b>Fonctionnement de l'école</b> .....	<b>10</b>
4.1	Administration.....	10
4.2	Instructeurs de vol.....	10
<b>5</b>	<b>Flotte</b> .....	<b>11</b>
5.1	Cessna 150 (2 places).....	11
5.2	Cessna 152 (2 places).....	12
5.3	Cessna 172 (4 places).....	13
5.4	Piper PA-18 (2 places).....	13
5.5	Piper PA-28-181 (4 places).....	14
5.6	Piper PA-32R-300 (6-7 places).....	14
5.7	Bücker BU-131 (2 places).....	15
5.8	Réservations en ligne.....	15
<b>6</b>	<b>Environnement</b> .....	<b>16</b>
6.1	Nuisances sonores.....	16
6.2	Émissions de CO2.....	16
<b>7</b>	<b>Annexes</b> .....	<b>17</b>
7.1	Coûts de formation PPL(A) et LAPL(A).....	17
7.2	Tarifs de location.....	18
7.3	Abréviations.....	19

## 1 Licence de pilote privé PPL(A)

**La licence PPL(A) permet d'exercer une activité de vol de loisir selon les règles de vol à vue (VFR), dans le monde entier.**

Elle constitue également la première étape pour toute personne qui souhaite poursuivre sa formation aéronautique par l'acquisition de qualifications supplémentaires (autres types d'avions, voltige, vol aux instruments, etc.) ou poursuivre vers les formations de pilote professionnel (CPL) ou pilote de ligne (ATPL).

La formation au pilotage se compose de 9 modules théoriques et au minimum 45 heures de vol qui peuvent se dérouler en parallèle, ainsi que la radiotéléphonie (communiquer par radio avec le contrôle aérien).

### 1.1 Formation théorique

La matière théorique inclut neuf modules (numérotés de 010 à 090) et se déroule en cours collectifs, à raison de deux soirs par semaine (hors vacances scolaires). Deux sessions d'une durée de cinq mois chacune sont en principe planifiées chaque année. Les élèves qui débuteraient une session en cours de route ont la possibilité de suivre les modules manqués lors de la session suivante.

Matières		Heures de théorie
010	Droit aérien	12:00
020	Connaissances générales des aéronefs	15:00
030	Préparation de vol et performances	15:00
040	Facteurs humains	6:00
050	Météorologie	15:00
060	Navigation	15:00
070	Procédures opérationnelles	12:00
080	Principe du vol	12:00
090	Communications - théorie	3:00
	Communications - pratique (voir 1.3)	15:00
<b>Total</b>		<b>120:00</b>

A l'issue de la session de cours, chaque élève qui atteint le niveau requis est présenté à l'examen théorique organisé par l'OFAC sous la forme de QCM (min. 75% de réussite dans chaque matière).

## 1.2 Formation pratique

L'apprentissage pratique du pilotage comporte dix étapes (min. 45 heures de vol \*) réparties comme suit :

Étapes de formation		Heures de vol	
		Dual	Solo
1	Formation de base	5:30	
2	Procédures standard dans la zone d'aérodrome	3:35	
3	Situations anormales et procédures d'urgence 1	2:50	
4	Phase de consolidation et premiers vols solo	1:50	2:00
5	Vols de navigation 1	3:50	
6	Situations anormales et procédures d'urgence 2	3:35	
7	Vols de navigation 2	5:10	4:30
8	Maintien de l'assiette de vol au moyen des instruments	2:50	
9	Radionavigation et procédures de vol et ATC étendues	5:00	1:20
10	Phase de consolidation avant l'examen pratique	1:40	2:10
<b>Total</b>		<b>35:00</b>	<b>10:00</b>
<b>Total général</b>		<b>45:00</b>	

\* Le nombre d'heures de vol nécessaire pour atteindre le niveau exigé varie selon les individus. Une valeur réaliste se situe aux alentours de 60h de vol. À des fins de comparaison, les coûts de formation sont indiqués pour le nombre d'heure minimum légal.

Afin de favoriser l'assimilation des connaissances, la formation pratique devrait idéalement se dérouler parallèlement aux cours théoriques.

Une formation complète dure entre douze et vingt-quatre mois et dépend principalement de la régularité de l'élève, tant dans le suivi des cours théoriques que de la planification de séances de vol hebdomadaires.



L'obtention d'un certificat médical aéronautique de classe 2 auprès d'un médecin-conseil OFAC est nécessaire avant d'effectuer le premier vol seul-e à bord.

### 1.3 Radiotéléphonie et compétences linguistiques

Un cours pratique de communications aéronautiques permet l'apprentissage de la phraséologie utilisée lors des communications radio échangées avec les services de la circulation aérienne (le « contrôle aérien »). Cette formation comporte quinze heures de cours en salle et implique, entre autres, la mise en pratique de nombreuses notions théoriques étudiées durant les modules 010 à 090.



La formation à la radiotéléphonie peut être suivie aussi bien en anglais qu'en français \*. Un examen pratique spécifique de l'OFAC valide les compétences de communications aéronautiques ainsi que linguistiques (LPC).

\* [La radiotéléphonie anglaise donne accès à la majorité des espaces aériens aux pilotes VFR. En français uniquement, le titulaire est restreint aux espaces aériens francophones en Suisse et à l'étranger.](#)

### 1.4 Exigences pour débiter la formation

- Âge minimum (recommandé) 16 ans révolus \* ;
- Inscription aux cours théoriques « pilote privé » ;
- Remplir le bulletin d'adhésion à l'école ;
- Régler la **finance d'adhésion unique** AéroFormation (CHF 450.-) et la **cotisation annuelle** (CHF 100.-).

\* [L'âge minimum légal pour voler seul-e à bord en tant qu'élève-pilote est de 16 ans révolus. Pour se présenter à l'examen pratique, il faut être âgé de 17 ans révolus.](#)

## 2 Licence de pilote d'aéronef léger LAPL(A)

**La licence LAPL(A) est une sorte de PPL « light », avec une formation pratique réduite (minimum 30 heures de vol) et des exigences allégées au niveau du certificat médical.**

Elle permet de piloter des avions monomoteurs d'un poids maximum ne dépassant pas 2'000 Kg sur le territoire des pays européens membres de l'EASA et d'emporter au maximum trois passagers.

### 2.1 Formation théorique

Identique à la formation PPL(A), voir [chapitre 1](#).

### 2.2 Formation pratique

La formation pratique LAPL(A) comporte 8 étapes (minimum 30 heures de vol) :

Étapes de formation		Heures de vol	
		Dual	Solo
1	Formation de base	4:40	
2	Procédures standard dans la zone d'aérodrome	3:10	
3	Situations anormales et procédures d'urgence 1	2:40	
4	Phase de consolidation et premiers vols solo	1:50	2:00
5	Vols de navigation 1	3:20	
6	Situations anormales et procédures d'urgence 2	2:30	
7	Vols de navigation 2	3:50	3:20
8	Phase de consolidation avant l'examen pratique	2:00	0:40
<b>Total</b>		<b>24:00</b>	<b>6:00</b>
<b>Total général</b>		<b>30:00</b>	

### 2.3 Radiotéléphonie et compétences linguistiques

Identique à la formation PPL(A), voir [chapitre 1](#).

### 2.4 Exigences pour débiter la formation

Identique à la formation PPL(A), voir [chapitre 1](#).

### 3 Autres formations

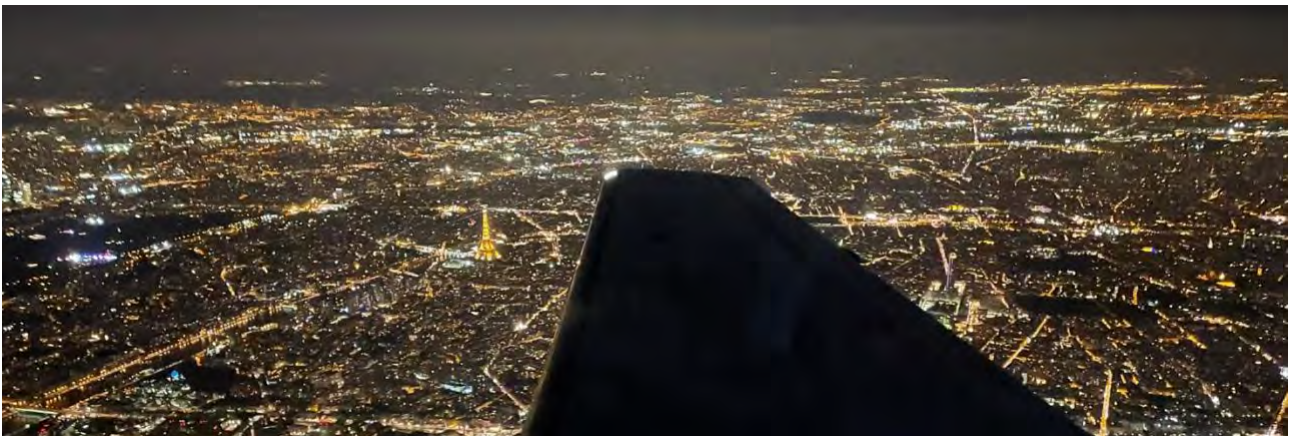
**A l'issue de la formation de base PPL(A) et LAPL(A), il est possible d'étoffer son expérience par l'acquisition de qualifications supplémentaires ou d'un niveau de licence supérieur.**

#### 3.1 Vol de nuit (NIGHT)

La qualification au vol à vue de nuit s'adresse aux titulaires d'une licence PPL ou LAPL qui souhaitent étoffer leur expérience et acquérir la possibilité de voler à vue de nuit.

La formation se compose d'un cours théorique (3 heures) et d'un programme de formation pratique d'au minimum 5 heures de vol de nuit.

La qualification au vol de nuit est un prérequis pour toute formation CPL (pilote professionnel) ou IR (vol aux instruments) ultérieure.



#### 3.2 Voltige (ACR)

Discipline exigeante par la précision du pilotage qu'elle requiert, la qualification au vol acrobatique s'effectue sur le Bücker BU-131 Jungmann.

Destinée aux pilotes qui souhaitent perfectionner leur pilotage, cette formation comprend un cours théorique d'une ou deux soirées et nécessite au minimum 5 heures de vol, comprenant l'entraînement des figures de voltige de base séparément (looping, tonneau, vrille, renversement, retournement, immelmann), puis leur enchaînement dans un programme de présentation.

A l'issue de cette formation, il est également possible de suivre un perfectionnement destiné à maîtriser les figures de voltige avancée, par exemple en vue de participer aux compétitions de la Swiss Aerobatic Association.



### 3.3 Vol aux instruments (IR)

La qualification IR(A) Instrument Rating (Aeroplane) permet à son titulaire de voler selon les règles de vol aux instruments (IFR) à bord d'un avion monomoteur équipé à cet effet. AéroFormation propose uniquement la formation pratique en vol (\*).

#### Condition pour débiter la formation :

- Licence PPL(A) ou CPL(A) EASA ;
- Examens théoriques IR(A) ou ATPL(A) réussis (\*) ;
- Language Proficiency English Level 4 minimum;
- Minimum 50h PIC cross-country sur avion ou TMG;
- Certificat médical classe 2 avec IR ou classe 1
- Qualification au vol de nuit.

#### Résumé de la formation :

- Cours de radiotéléphonie IFR + examen ;
- BIFM - Basic Instrument Flight Module (minimum 10h de vol) ;
- Procédures IFR (minimum 40h de vol) ;
- Examen pratique avec un examinateur.

La formation s'effectue sur Piper PA-32R-300 ou sur votre avion privé (si équipé).

### 3.4 CPL(A) Commercial Pilot Licence

Une CPL permet à son titulaire d'exercer une activité aéronautique professionnelle pour des vols commerciaux rémunérés. AéroFormation propose uniquement la formation pratique en vol (\*).

#### Condition pour débiter la formation :

- Licence PPL(A) EASA ;
- Examens théoriques CPL(A) ou ATPL(A) réussis (\*) ;
- Minimum 150h total, inclus 50 h PIC ;
- Certificat classe 1
- Qualification au vol de nuit.

#### Résumé de la formation :

- Cours de radiotéléphonie IFR + examen ;
- BIFM - Basic Instrument Flight Module (minimum 10h de vol) ;
- Procédures IFR (minimum 40h de vol) ;
- Examen pratique avec un examinateur.

La formation s'effectue sur Piper PA-32R-300 ou sur votre avion privé (si équipé).

\* Les exigences étant standardisées au niveau européen, la formation théorique CPL(A) peut être effectuée en cours à distance (*Distant Learning*) au sein d'un organisme de formation agréé dans n'importe quel État membre de l'EASA.

### 3.5 Conversion de licence

Nous accompagnons les pilotes dans les processus de conversion de licence, par exemple :

- Complément de formation (au minimum 10 heures de vol) nécessaire à la conversion d'une LAPL(A) en PPL(A) ;
- Conversion d'une licence non-EASA (par exemple américaine) en licence PPL(A) européenne. Cette démarche comprend notamment la réussite de 2 modules théoriques (010 et 040), un entraînement en vol spécifique aux besoins du candidat et la réussite d'un examen pratique avec un examinateur.

Chaque cas individuel étant généralement différent, [contactez-nous](#) afin que nous puissions étudier votre demande et vous informer au mieux de la marche à suivre.

### 3.6 Préparation à l'examen de radiotéléphonie en français

Ce cours d'une ou deux soirées (selon les besoins) permet aux pilotes **déjà titulaires d'une qualification radio anglaise** de se présenter à l'examen de radiotéléphonie en français.

### 3.7 Cours «*refresher*» de radiotéléphonie

D'une durée de 3 heures, ce cours s'adresse aux pilotes qui souhaitent (ou doivent \*) bénéficier d'une remise à niveau de leurs procédures radio.

\* Un cours « *refresher* » dispensé par une école d'aviation est notamment exigé par l'OFAC lorsque le niveau de radiotéléphonie a été jugé « marginal » ou « insuffisant » durant l'examen d'évaluation des compétences linguistiques (LPC),

### 3.8 Cours à la demande et sur mesure

AéroFormation organise, pour des besoins spécifiques, des cours privés ou individuels sur mesure notamment dans les domaines suivants :

- Cours technique sur avions « complexes » (VP/RU/T/P/EFIS) ;
- Avionique (navigateurs Garmin GNS, GTN, G1000) ;
- Radiotéléphonie VFR et IFR.

**N'hésitez pas à [nous contacter](#) pour toute demande.**

## 4 Fonctionnement de l'école

**AéroFormation est structurée sous la forme d'une société anonyme dont les parts sont détenues en majorité par ses instructeurs.**

### 4.1 Administration

Notre secrétariat est ouvert du lundi au vendredi de 13h00 à 18h00 (fermé le mercredi). En dehors des heures d'ouverture, une permanence téléphonique est assurée au numéro de l'école : **+41 (0) 21 646 42 01** et par [courrier électronique](#).



### 4.2 Instructeurs de vol

Tous nos instructeurs de vol sont issus de la filière AéroFormation. Ils partagent les valeurs de l'école et défendent une unité de doctrine de formation qui permet à chaque élève-pilote de voler avec chacun et ainsi planifier sa progression sans dépendre de la disponibilité d'un instructeur en particulier :

- 1 instructeur FI permanent assure le suivi et la supervision des formations et des activités de vol :
- 6 instructeurs FI et 2 instructeurs CRI auxiliaires permettent d'assurer la continuité des formations et d'augmenter les disponibilités durant les périodes de forte activité.

Un FI est un instructeur pouvant enseigner la formation de base en vue de l'obtention d'une licence. Un CRI peut enseigner diverses qualifications additionnelles aux pilotes [déjà titulaires](#) d'une licence.

## 5 Flotte

**AéroFormation propose une flotte d'aéronefs très répandus et qui ont fait leurs preuves tant au niveau de la fiabilité que de la facilité d'entretien. Ces critères nous permettent d'offrir des tarifs horaires calculés au plus juste.**



### 5.1 Cessna 150 (2 places)

Produit à plus de 23'000 exemplaires, le Cessna 150 a sans doute vu défiler à son bord plus d'élèves pilotes à travers le Monde qu'aucun autre appareil de sa catégorie. Ses qualités de vol homogènes et équilibrées en font, encore aujourd'hui, un des meilleurs avions pour l'apprentissage du pilotage de base.



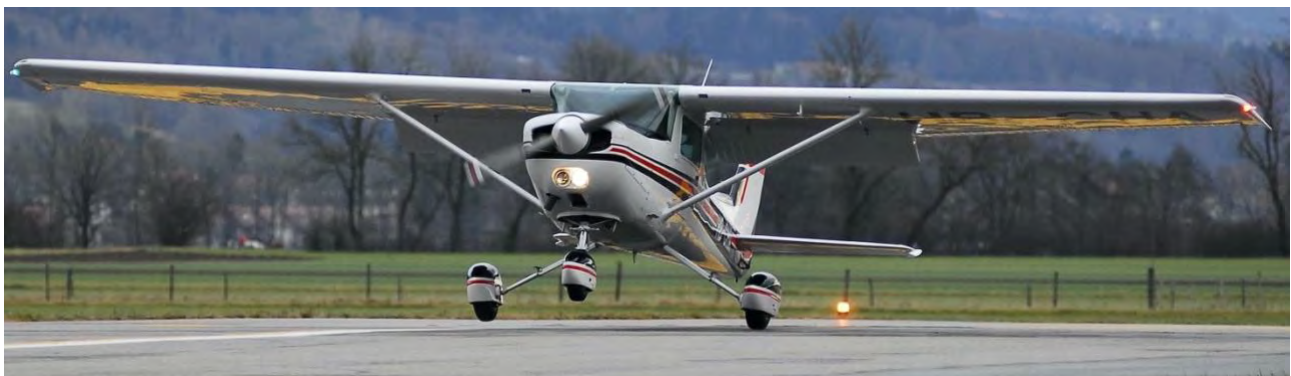
Cessna 150 HB-CDB

## 5.2 Cessna 152 (2 places)

Le Cessna 152 est une évolution du Cessna 150 produite à plus de 7500 exemplaires. Son moteur légèrement plus puissant et quelques améliorations aérodynamiques lui confèrent des performances supérieures tout en conservant les remarquables qualités de vol du C150. Les élèves passent de l'un à l'autre sans difficulté durant la formation.



Cessna 152 HB-CHV



Cessna 152 HB-CHA

AéroFormation opère deux Cessna 152 quasiment identiques, ce qui offre une grande flexibilité dans l'organisation du programme des vols.



Tableau de bord HB-CHA



Tableau de bord HB-CHV

### 5.3 Cessna 172 (4 places)

Le Cessna 172 est l'un des avions le plus produit au monde (plus de 43'000 toutes versions confondues) et représente certainement le « petit avion de tourisme » dans l'imaginaire collectif. C'est d'ailleurs à bord d'un de ces modèles qu'un jeune pilote allemand se posa au milieu de la Place Rouge de Moscou en 1987...



Cessna 172 HB-CCV

### 5.4 Piper PA-18 (2 places)

Construit à près de 11'000 exemplaires toutes versions confondues, le PA-18 *Super Cub* permet d'acquérir des compétences de pilotage, notamment à l'atterrissage, que peu d'autres avions peuvent offrir. Il est le représentant d'une aviation qui procure le plaisir du pilotage pur, élémentaire et exigeant, totalement dans l'esprit des valeurs défendues par AéroFormation.



Piper PA-18 HB-PRS

## 5.5 Piper PA-28-181 (4 places)

Dans sa version *Archer II*, ce modèle de PA-28 est l'un des monomoteurs de sa catégorie qui propose le meilleur rapport puissance/performances et permet la plus grande charge utile.



Piper PA-28-181 *Archer II* HB-PKR

## 5.6 Piper PA-32R-300 (6-7 places)

Développée à partir du Piper PA-28, la série des PA-32 incorpore, dans sa version *Cherokee Lance*, un moteur de 300 HP équipé d'une hélice à pas variable et un train d'atterrissage escamotable. Ses performances de croisière (150 KTS), sa capacité d'emport et son instrumentation complète (VFR/IFR) en font un avion de voyage rapide et confortable.



Piper PA-32R-300 *Lance* HB-PBK

## 5.7 Bucker BU-131 (2 places)

Le Bucker HB-UVT a été fabriqué sous licence en 1953 par Casa en Espagne sous la dénomination 1.131-E SERIE 2000. Il permet une voltige élégante, la tête à l'air. Cet avion est exploité par ses copropriétaires au sein du « Club Bucker AéroFormation ».



C'est à bord d'un Bucker que Bernard Hanhart, fondateur d'AéroFormation, devient champion suisse de voltige en 1976. Symbole de l'école, cet avion est présent sur notre logo depuis sa création en 1985.

## 5.8 Réservations en ligne

Chaque pilote et élève dispose d'un accès à notre système de réservation des avions en ligne, qui permet de consulter en permanence la disponibilité des avions et des instructeurs, puis d'effectuer les réservations.

Pour les vols d'instruction, les réservations sont effectuées selon des créneaux d'une durée de 90 minutes (1h30), selon les plages horaires suivante :

09h00-10h30	10h30-12h00	13h00-14h30	14h30-16h00	16h00-17h30	17h30-19h00*
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------------

\* Selon la période de l'année, le créneau de 17h30 n'est pas disponible en raison de l'heure de coucher du soleil (vol de jour uniquement).



## 6 Environnement

**Nous sommes conscients que la pratique de l'aviation entraîne des nuisances sonores et génère des gaz à effet de serre (CO2). Nous nous efforçons de réduire autant que possible ces nuisances de la manière suivante :**

### 6.1 Nuisances sonores

Lorsque c'est opérationnellement possible sans affecter la sécurité des vols, nous instruisons nos pilotes de réduire la puissance du moteur après le décollage avant le survol des zones habitées, en particulier lors du décollage de la Blécherette en direction du sud et du nord. À l'atterrissage, nous privilégions l'approche en vol plané, moteur au ralenti. La trajectoire plus haute qui en résulte est plus silencieuse et sécuritaire pour les zones survolées.

Nos pilotes sont sensibilisés à la limitation des nuisances sonores et au strict respect des procédures de vol publiées, notamment sous la forme d'un fascicule spécifique à notre école et complémentaire aux exigences des programmes de formation édictés par les autorités aéronautiques.

Dans la mesure des possibilités techniques et financières, nous équipons nos avions d'échappements silencieux.

### 6.2 Émissions de CO2

Nous privilégions la formation au pilotage à bord d'avions légers biplaces équipés de moteurs à plus faible consommation qu'un avion quadriplace. Par comparaison, le moteur de 110 CV d'un biplace consomme 30% de moins que le moteur 160 CV d'un quadriplace.

Nous suivons attentivement le développement de nouveaux modes de propulsion, en particulier électriques. À ce stade, nous pensons que cette technologie n'est pas suffisamment mature et éprouvée pour être utilisée de manière significative dans la formation aéronautique, principalement à cause d'une autonomie insuffisante (45 à 60 minutes), qui laisse trop peu d'options de déroutement en cas d'imprévu. Il ne fait pas de doute que la technologie évolue rapidement ; nous ne manquerons pas alors de réévaluer notre approche.

Pour mettre en perspective la quantité de CO2 émise par notre activité (sans chercher à la minimiser), il faut savoir qu'une formation pratique de pilote privé sur avion biplace (minimum 45 heures de vol) génère une quantité de CO2 équivalente à celle d'un seul passager effectuant un vol long-courrier aller-retour entre Genève et Tokyo en classe économique (soit 3.2 tonnes ; source : calculateur de CO2 de la fondation [MyClimate](http://MyClimate)).

## 7 Annexes

### 7.1 Coûts de formation PPL(A) et LAPL(A)

<b>Formation théorique</b>	<b>CHF 2'904.-</b>
Cours théorique pilote privé (modules 010 à 090)	1'200.-
Radiotéléphonie pratique	800.-
Manuels de cours « AéroFormation » (modules 010 à 080)	480.-
Manuel de radiotéléphonie « Communications VFR » (module 090)	99.-
Plotter (règle de calcul de navigation)	25.-
VFR Manual (AIP), y compris mise à jour durant 1 année (Skyguide)	300.-
<b>Frais administratifs école</b>	<b>CHF 1'200.-</b>
Finance d'adhésion unique	450.-
Cotisation annuelle	100.-
Forfait annuel (donne droit au bas tarif, avantageux dès 9h de vol/année)	650.-
<b>Formation pratique PPL(A) sur Cessna 150/152 ou Piper PA-18 *</b>	<b>CHF 17'645.-</b>
Support de formation pratique «Bases et procédures»	35.-
45h de vol (minimum légal) à 348.-/heure (instructeur inclus)	15'660.-
Taxes d'atterrissage (estimation)	1500.-
Vol d'examen pratique (estimation)	450.-
<i>* prévoir environ 1'400.- supplémentaires si formation sur Cessna 172 (quadriplace)</i>	
<b>Formation pratique LAPL(A) sur Cessna 150/152 ou Piper PA-18 *</b>	<b>CHF 12'025.-</b>
Support de formation pratique «Bases et procédures»	35.-
30h de vol (minimum légal) à 348.-/heure (instructeur inclus)	10'440.-
Taxes d'atterrissage (estimation)	1200.-
Vol d'examen pratique (estimation)	350.-
<i>* prévoir environ 1'000.- supplémentaires si formation sur Cessna 172 (quadriplace)</i>	
<b>Frais hors école et divers</b>	<b>CHF 1'103.-</b>
Examen médical initial (médecin-conseil OFAC)	250.-
Examen théorique (OFAC)	200.-
Examen radiotéléphonie (RT) + Language proficiency (LPC)	100.-
Examineur	350.-
Abonnement annuel <a href="http://www.skybriefing.com">www.skybriefing.com</a> (Skyguide)	50.-
Planchette de vol	23.-
Carnet de vol	30.-
1er établissement de la licence (OFAC)	100.-
<b>Récapitulation formation PPL(A)</b>	<b>CHF 22'852.-</b>
Formation théorique	2'824.-
Frais administratifs école	1'200.-
Formation pratique (min 45h de vol)	17'645.-
Frais hors école et divers	1'103.-
<b>Récapitulation formation LAPL(A)</b>	<b>CHF 17'232.-</b>
Formation théorique	2'824.-
Frais administratifs école	1'200.-
Formation pratique (min 30h de vol)	12'025.-
Frais hors école et divers	1'103.-

Estimation valable pour le nombre d'heures de vol minimum légal, formation en une année.

## 7.2 Tarifs de location

**Location d'avions** par heure de vol compteur (carburant inclus) :

<b>Tarif de location - INSTRUCTION</b> (Non soumis TVA, instructeur <u>inclus</u> )			
<b>Aéronef</b>	<b>Immatriculation</b>	<b>Avec forfait annuel</b>	<b>Sans forfait annuel</b>
Cessna 150	HB-CDB	348.00 <sup>1</sup>	423.00
Cessna 152	HB-CHA	348.00 <sup>1</sup>	423.00
Cessna 152	HB-CHV	348.00 <sup>1</sup>	423.00
Cessna 172	HB-CCV	376.00 <sup>1</sup>	471.00
Piper PA-18-95	HB-PRS	348.00 <sup>1</sup>	358.00
Piper PA-28-181	HB-PKR	464.00 <sup>1</sup>	511.00
Piper PA-32R-300	HB-PBK	656.00 <sup>2</sup>	726.00
Bücker Jungmann	HB-UVT	491.00 <sup>3</sup>	556.00

<b>Tarif de location - TOURISME</b> (TVA 7.7% incluse)			
<b>Aéronef</b>	<b>Immatriculation</b>	<b>Avec forfait annuel</b>	<b>Sans forfait annuel</b>
Cessna 150	HB-CDB	228.00 <sup>1</sup>	303.00
Cessna 152	HB-CHA	228.00 <sup>1</sup>	303.00
Cessna 152	HB-CHV	228.00 <sup>1</sup>	303.00
Cessna 172	HB-CCV	278.00 <sup>1</sup>	353.00
Piper PA-18-95	HB-PRS	241.00 <sup>1</sup>	316.00
Piper PA-28-181	HB-PKR	344.00 <sup>1</sup>	419.00
Piper PA-32R-300	HB-PBK	506.00 <sup>2</sup>	576.00
Bücker Jungmann	HB-UVT	361.00 <sup>3</sup>	-

### Autres tarifs :

Finance d'adhésion unique AÉROFORMATION	CHF 450.00
Finance d'adhésion AÉROFORMATION pour activité temporaire (max. 3 mois)	CHF 250.00
Cotisation annuelle AÉROFORMATION	CHF 100.00
<sup>1</sup> Forfait annuel AÉROFORMATION (facultatif, pour bénéficier du tarif réduit)	CHF 650.00
<sup>2</sup> Forfait annuel HB-PBK (facultatif, pour bénéficier du tarif réduit)	CHF 700.00
<sup>3</sup> Forfait annuel HB-UVT (obligatoire pour les membres du club Bücker)	CHF 750.00
Tarif horaire instructeur sur avion privé (par heure de vol compteur)	CHF 150.00
Supplément instructeur voltige, IFR, vol de nuit (par heure de vol compteur)	CHF 20.00

### 7.3 Abréviations

(A)	Avion
ACR	Qualification au vol de virtuosité (voltige)
ATPL	Airline transport pilot licence / Licence de pilote de ligne
CHF	Franc suisse
CO2	Dioxyde de carbone
CPL	Commercial pilot licence / Licence de pilote professionnel
CRI	Class rating instructor / Instructeur de classe
CV	Cheval-vapeur (puissance)
DTO	Declared training organisation / Organisme déclaré de formation
EASA	Agence européenne de la sécurité aérienne
EFIS	Electronic flight instrument system / Instruments de vol électroniques
FI	Flight instructor / Instructeur de vol
IFR	Instrument flight rules / Règles de vol aux instruments
IR	Instrument rating / Qualification de vol aux instruments
KTS	Knots / Nœuds marins
LAPL	Light aircraft pilot licence / Licence de pilote d'aéronef léger
LPC	Language proficiency check / Examen de compétence linguistique
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
PPL	Private pilot licence / Licence de pilote privé
QCM	Questionnaire à choix multiples
RU	Retractable undercarriage / Train d'atterrissage escamotable
T	Moteur turbo compressé
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
VFR	Visual flight rules / Règles de vol à vue
VP	Variable pitch propeller / Hélice à pas variable