

# Programme pour la délivrance de l'autorisation d'emport passager Multiaxe.

## EXERCICE DE PREPARATION DE NAVIGATION.

Contrôle des règles de la circulation aérienne, utilisation de l'espace aérien, autonomie de l'appareil, lecture des cartes aéronautiques, utilisation du Delage, des procédures d'approche des terrains...

Instruction complémentaire à la navigation. (théorie et pratique)

## COMMENTAIRES MTO.

Le candidat doit savoir estimer le plafond, la visibilité, la direction et la force du vent, les turbulences éventuelles, si l'aérologie est stable ou instable, et prévoir l'évolution probable du temps pour la durée du vol.

## VISITE PRE-VOL.

Visite pré-vol complète et détaillée et bien organisée.

## ACTIONS VITALES.

Quelle que soit la méthode employée, mnémotechnique ou écrite, la check-list doit être suivie scrupuleusement afin que la sécurité soit assurée. Certains points peuvent être contrôlés à plusieurs reprises, surtout en ce qui concerne le passager (ce qu'il doit faire, ne pas faire...) L'entourage immédiat de l'appareil doit être libre dès la mise en route sur le parking, lors du roulage, au point d'arrêt, etc....

## **DECOLLAGE.**

La tenue d'axe doit être correcte au roulage, en palier et en montée jusqu'à 50 mètres sol. La tolérance admise est à moduler en fonction de l'état du terrain, de la direction et de l'intensité de la force du vent traversier.

## **LE CHAMP CARRE.**

Le tracé au sol doit être respecté dans une tolérance de 30 mètres comprenant l'anticipation des virages due au vent. La vitesse doit être contrôlée en fonction de l'inclinaison qui doit rester inférieure à 45 degrés, ainsi que l'altitude de 150 mètres sol, avec une tolérance de 30 mètres.

## **VIRAGE DE 360 DEGRES AXE/AXE FORTE INCLINAISON A 150 METRES SOL.**

Virage de 360 degrés bien exécuté, avec une inclinaison comprise entre 45 et 60 degrés, un contrôle des gaz ajustés au facteur de charge et une altitude constante (tolérance plus ou moins 20 mètres) Cet exercice peut être exécuté sans, puis avec vent. Les points d'entrée et de sortie du cercle décrit doivent être confondus.

## **PRISE DE TERRAIN EN « S » .**

PTS à exécuter à 300 mètres sol et à 300 mètres maximums du seuil de piste, moteur au ralenti, prise de terrain face à la piste, bon rattrapage du plan d'approche (glissade autorisée), final, posé des roues sur un porte-avions de 30 mètres par 150 mètres (tolérance : 200 mètres), freinage autorisé.

## **PANNE AU DECOLLAGE.**

Elle peut être provoquée à n'importe quel moment du vol à une hauteur inférieure à 100 pieds. L'exercice s'exécute moteur réduit. Le pilote doit savoir maîtriser la situation, gérer le vol avec sécurité.

## **PANNE EN CAMPAGNE.**

Elle peut être provoquée à n'importe quel moment du vol, à une hauteur ne mettant pas en cause la sécurité. Il n'y a pas d'atterrissage, seulement une

simulation de posé. Le pilote doit savoir maîtriser la situation, gérer le vol avec sécurité, faire le bon choix du terrain et du sens de l'atterrissage.

### **TENUE D'AXE EN PALIER A 2 METRES DU SOL SUR 100 METRES.**

Le pilote doit savoir maintenir sa hauteur et garder l'axe de vol dans une tolérance d'une envergure.

### **PANNE DANS LE CONE.**

L'exercice est réalisé moteur réduit, à 300 mètres de hauteur, à la verticale de la piste. Touché des roues et arrêt (freins autorisés) dans un porte-avions de 30 mètres par 150 mètres. Le pilote doit savoir gérer son approche en sécurité, sans survitesse ni virages trop serrés. Il convient de faire un arrondi et une précision d'atterrissage corrects.

### **RESPECT DES CONSIGNES TERRAIN-SECURITE.**

Pendant tout l'exercice, le pilote aura du respecter les consignes : tour de piste, taxi age, roulage, et stockage de l'appareil. Le pilote aura du assurer la sécurité en respectant la réglementation aérienne, assurer la gestion du vol sans mettre en péril l'équipage, machines et autres utilisateurs de l'espace aérien.

### **REMARQUES SUR LA SECURITE.**

Attirer l'attention du pilote, lorsque celui-ci devra amener un passager, afin qu'il vérifie :

La tenue vestimentaire de son passager. (vêtements flottants, écharpe, Couvre-chef ...)

Que le passager ne touche pas la commande des gaz, le coupe circuit, la poignée du parachute de secours si l'appareil en est doté...

Il convient de lui indiquer, l'endroit où il doit positionner ses pieds, et ses mains. Attention aux appareils photographiques et à leurs bons positionnements.

Vérifier qu'avant le décollage le passager a bien attaché sa ceinture...et qu'il saura la défaire au cas ou...

Et, surtout, faites le participer au vol en lui commentant celui-ci...