

# TEST DE CAPACITE POUR LA DELIVRANCE DE L'AUTORISATION D'EMPORT DE PASSAGER

Cette autorisation d'emport de passager ne peut être délivrée qu'après s'être assuré de la maîtrise du pilotage confirmé par le test mania ci-après.

Le candidat doit avoir une expérience d'une quarantaine d'heure de vol dont 5 H en DC.

Il est recommandé de faire ce test sur une machine munie d'un parachute.

Vous devez insister sur tous les points touchant la sécurité, en contrôler le respect et informer, responsabiliser le pilote sur toutes les actions vitales.

★★★★★★★★★★

## 1) EXERCICE DE PREPARATION DE NAVIGATION

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

## 2) COMMENTAIRE METEO

Le candidat doit savoir estimer le plafond, la visibilité, la direction et la force du vent, les turbulences éventuelles pour la durée du vol.

## 3) VISITE PREVOL

Visite prévol complète et détaillée et bien organisée.

## 4) ACTIONS VITALES

Quelle que soit la méthode mnémotechnique employée la check-list doit être suivie pour que la sécurité soit assurée.

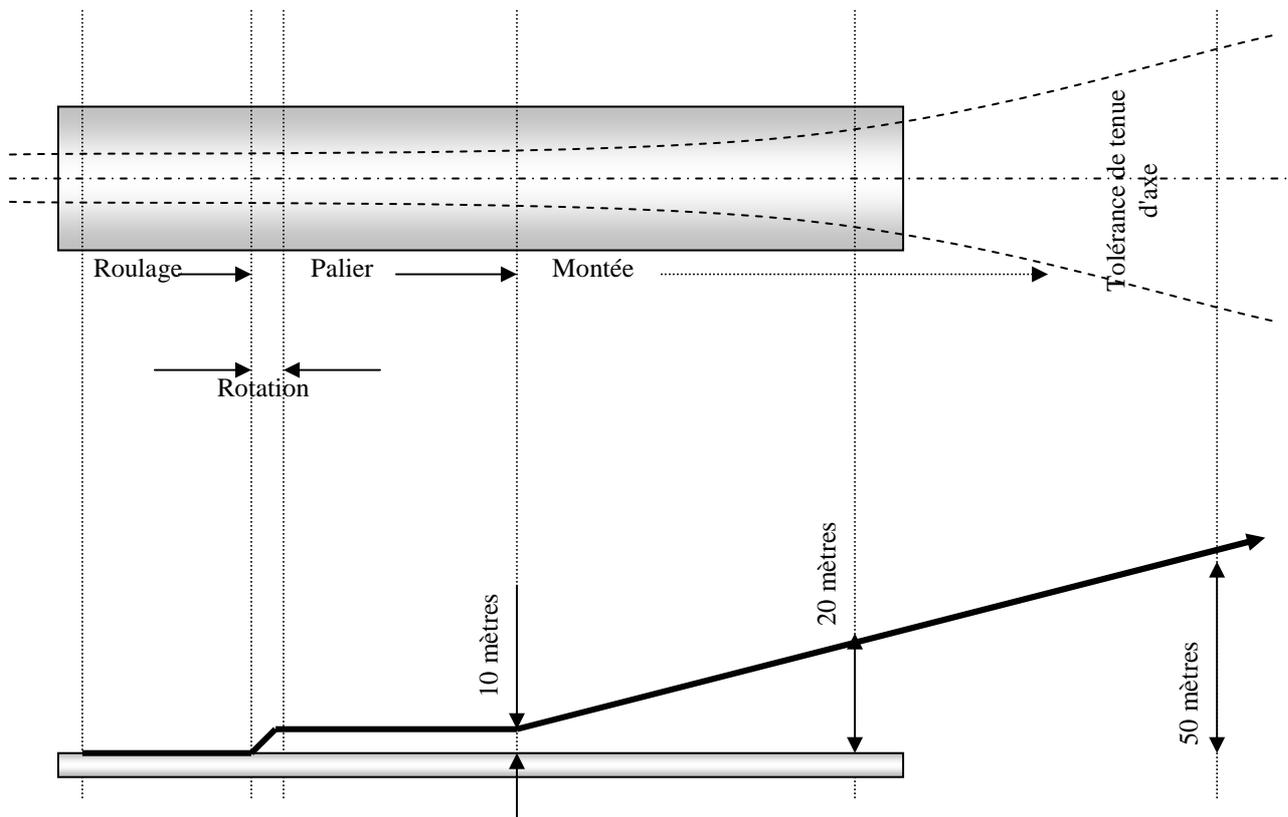
Certains points sont à contrôler plusieurs fois, surtout en ce qui concerne le passager (ceinture casque), l'entourage immédiat et l'espace aérien libre, au départ du stationnement, si taxiage à la traversée de piste, au point fixe.

Mise en garde sur les dangers de l'hélice : projection, gestes.

## 5) DECOLLAGE

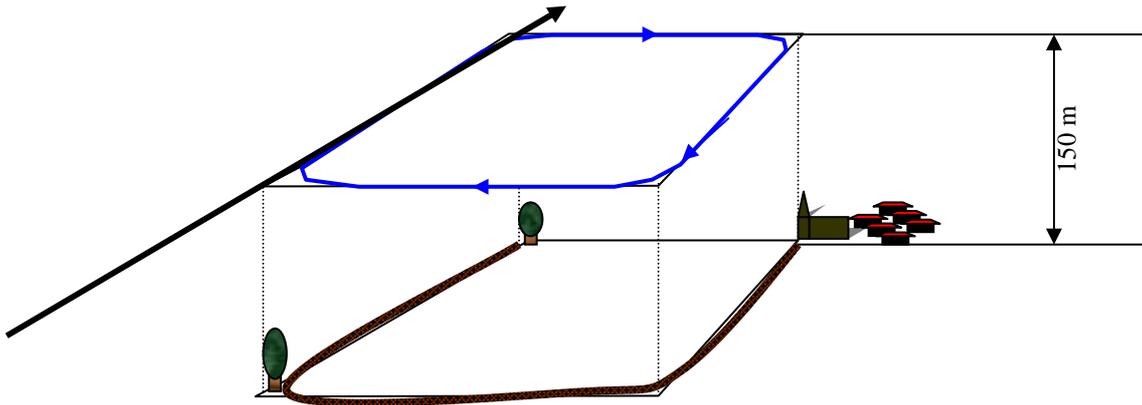
La tenu d'axe doit être correcte au roulage, en palier, en montée jusqu'à 50 m sol.

La tolérance, indiquée sur le croquis, est à moduler selon l'état du sol et l'intensité du vent traversier



## 6) LE CHAMP CARRE

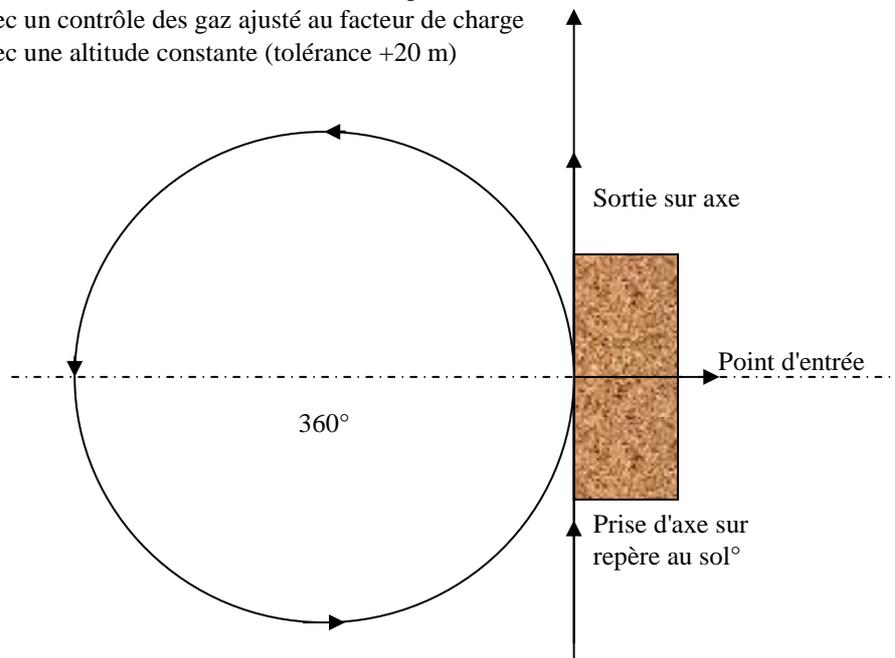
Le tracé au sol doit être respecté dans une tolérance de 30 m – dont anticipation des virages selon la position au vent – la vitesse doit être bien contrôlée en fonction de l'inclinaison qui doit rester inférieure à 45°, l'altitude constante à 150m sol avec une tolérance d'écart de 30 m.



## 7) VIRAGE DE 360° AXE/AXE FORTE INCLINAISON A 250 M SOL

Virage de 360° bien exécuté avec une inclinaison comprise entre 45 et 60°

- avec un contrôle des gaz ajusté au facteur de charge
- avec une altitude constante (tolérance +20 m)



## 8) DECROCHAGE

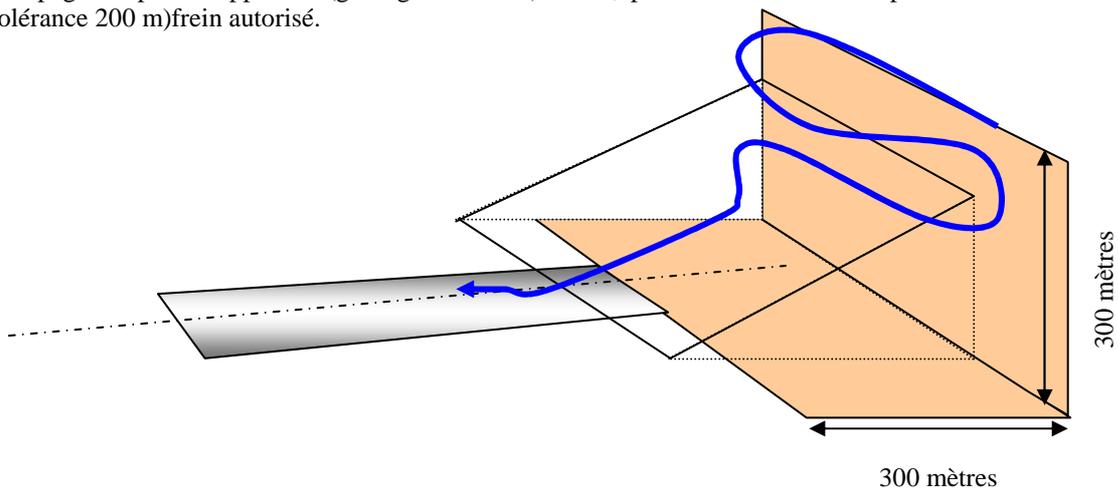
Le décrochage est provoqué, modéré, net et sans molesse, mais aussi sans danger et éloigné du phénomène de tumbling.

La remise en ligne de vol négociée et progressive sans facteur de charge important.

La tenue d'axe doit être bien maintenue ; pour les 3X la tenue d'axe doit être contrôlée aux pieds.

## 9) P.T.S.

PTS à exécuter à 300 m sol et à 300 m maxi du seuil de piste, moteur ralenti, prise de terrain face à la piste, bon rattrapage du plan d'approche (glissage autorisée) finale, posé des roues sur un porte-avion de 30 x 150 m (tolérance 200 m) frein autorisé.



### **10) APPROCHE MOTEUR POSE COURT AVEC FREIN**

Gérer l'approche, avec moteur, pour posé des roues au plus court après un fossé fictif et arrêt dans les 80 m. (frein autorisé)

### **11) PANNE AU DECOLLAGE**

Elle peut être provoquée à n'importe quel moment du vol et à une hauteur inférieure à 30 m.

Se fait moteur réduit

Le pilote doit savoir maîtriser la situation, gérer le vol avec sécurité.

### **12) 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.

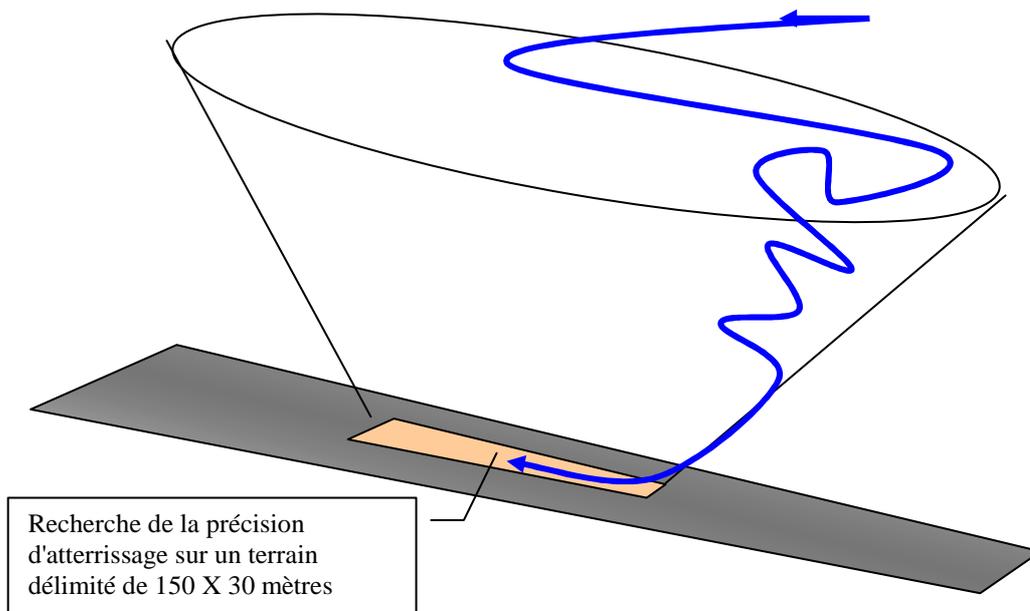
### **13) TENUE D'AXE EN PALIER A 2 M DU SOL SUR 200 M**

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

### **14) PANNE DANS LE CONE**

L'exercice est réalisé moteur réduit, à 300 m de hauteur, à la verticale de la piste. Toucher des roues et arrêt (frein autorisé) dans le porte-avion de 30 x150 m.

Le pilote doit savoir gérer son approche en sécurité, sans survitesse et virage trop serré, faire un arrondi correct, et une précision d'atterrissage correcte.



### **15) RESPECT DES CONSIGNES TERRAIN – SECURITE**

Pendant tout l'exercice le pilote aura dû respecter les consignes : tour de piste, taxiage, roulage, et le stockage de l'appareil,

Le pilote aura dû assurer la sécurité en respectant la réglementation aérienne assuré la gestion du vol sans mettre en péril l'équipage, la machine et d'autres utilisateurs de l'espace aérien.