



FORMATION PRATIQUE DE PILOTE ULM MULTIAxes.

Ce programme résumé comprend :

SECURITE

- Visite prévol - Actions vitales - Démarrage de sécurité.

DECOUVERTE DU VOL

- Roulage - contrôles primaires - cheminement de sécurité.

TENIR ET MODIFIER UNE TRAJECTOIRE

-Pente - Inclinaison - Cadence -Palier – Tenue et changement de caps.

LE VIRAGE

-Prise de repères – Sécurité –Mise en virage - Contrôle de l'inclinaison, de la cadence et de l'assiette - Virage en montée, en descente – Anticipation – Sortie sur repère –Contrôle de l'assiette.

LA GESTION DU VOL

-Gestion des gaz - Notion de vitesse -Tenue d'axe - Correction de dérive - Vol aux grands angles - Décrochage - Vol glissé - vol dérapé - prévention du décrochage dissymétrique – Utilisation des systèmes hypersustentateurs.

LE DECOLLAGE

-Alignement - Mise en puissance - Tenue d'axe à l'accélération - Rotation - Palier de sécurité - Pente de montée : assiette à cabrer, tenue d'axe, symétrie.

L'ATTERISSAGE

-Tour de piste rectangulaire - Angle 2x alpha -Repères/piste - point d'aboutissement - Finale : vitesse, pente, tenue d'axe - Vent traversier - Gradient de vent – Turbulences – Arrondi – Décélération – Point de contact des roues (touché).

LES PANNES MOTEUR

- Au décollage - En campagne - Le cône de sécurité - prise de terrain par encadrement, en S, en U (PTE - PTS - PTU)

LE VIRAGE A GRANDE INCLINAISON

- Gestion de la Vitesse / Incidence / Facteur de charge / vitesse de Décrochage – Contrôle de l'Inclinaison, de la Cadence, de l'Assiette - Virage engagé, sortie de virage engagé.

LA RADIOTELEPHONIE EN LANGUE FRANCAISE

La pratique et l'usage de la radiotéléphonie sont un élément de sécurité. La pratique est enseignée et appliquée dès les premières leçons de pilotage. L'élève apprend :

Les possibilités et la technique d'utilisation du matériel en récepteur et en émetteur. Sont immédiatement mises en oeuvre les procédures de départ, vérification radio, alphabet phonétique international, la phraséologie standard.

Progressivement les procédures d'écoute en vol, ATIS, SIV, les recherches, changements et vérification de fréquences, les procédures d'approche, d'arrivée et d'intégration des terrains sont répétés jusqu'à ce que l'acquisition soit totale et que l'utilisation devienne une routine.

Enfin seront étudiées les pannes de communications et procédures de détresse et d'urgence.

INITIATION A LA NAVIGATION

Lecture des cartes aéronautiques – Tracé des navigations – calcul des temps sans vent – appréciation de la dérive – Prédétermination des caps à tenir – repères - zones réglementées – niveaux de vol – Détournement - Fréquences radio - Etablissement du « log de nav » – Recherche d'informations météorologiques, réglementaires (notam).

Gestion de la navigation et de la sécurité avec détournement et posé sur terrain autre que celui habituellement pratiqué – utilisation de la radio en navigation.

LA PRESTATION

Elle s'échelonne sur dix huit heures de vol par leçon de trente minutes environ au début de la formation, puis quarante à quarante cinq minutes lorsque l'élève a acquis des notions qui lui assurent un minimum d'autonomie dans le pilotage. Quatre heures minimum de révision et de perfectionnement de cours théoriques sont dispensés à l'aide d'un vidéo-projecteur dans une salle appropriée afin d'aider l'élève à la préparation de brevet théorique exigé par la DGAC au préalable à l'obtention de la licence de pilote ULM.

Important :

Un entraînement régulier et continu au pilotage, amène l'élève titulaire de son brevet théorique à démontrer à l'instructeur-testeur son aptitude à l'obtention de sa licence de pilote ULM et de sa qualification radio avant l'épuisement de son quota d'heures souscrites forfaitairement.

Au terme des 18 heures, si l'élève n'est pas en possession de son brevet théorique ou s'il n'est pas encore apte pratiquement au vol autonome en toute sécurité, sa formation pourra être poursuivie jusqu'à remplir les conditions requises pour prétendre à la délivrance par la DGAC du triptyque vert intitulé « Brevet et Licence de Pilote ULM ».

Les heures supplémentaires d'entraînement seront alors facturées au prix exceptionnellement avantageux prévu dans le forfait.

L'EMPORT PASSAGER

La prestation décrite ci-dessus ne comprend pas la préparation à l'examen pour l'obtention et la délivrance de l'emport passager. « L'emport passager » nécessite une expérience de vol un peu plus conséquente et un perfectionnement au pilotage que GILB'AIR ULM est en mesure de vous dispenser au cours des quelques mois qui suivent l'obtention de votre brevet de pilote. Il faut pour cela que vous ayez acquis la pratique des vols et navigations aériennes, des intégrations sur différents terrains (contrôlés,afis ,non contrôlés) et démontré l'application et le respect des règles de la navigation aérienne en toute circonstance .

Gilbert GORIN