



ROYAUME DE BELGIQUE
MINISTRE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE

Administration de l'Aéronautique

CIRCULAIRE

CIR/TRNG-09

Date **07/87**

Edition : **3**

Objet :

Cette circulaire a pour but de fixer les conditions minimales auxquelles les candidats moniteurs doivent satisfaire pour que leur candidature soit prise en considération.

Réf. :

Article 25 de l'arrêté royal du 21 septembre 1983 fixant les conditions particulières imposées à l'admission à la circulation aérienne de certains aéronefs ultra-légers motorisés.

Le Directeur Général,

L'édition 3 comprend

W. VANDERPERREN

4 pages datées : **07/87**

A. PROCEDURE

1. Pour que sa candidature à la fonction de moniteur d'ULM ou de DPM soit prise en considération, le candidat doit au préalable remplir l'ensemble des conditions énumérées au point B ci-dessous.
2. Ces conditions étant remplies, le candidat est admis à présenter les épreuves sur les connaissances théorique et pratique du point C.
Ces épreuves sont présentées devant un ou des examinateurs désignés par le Directeur Général de l'Administration de l'Aéronautique à qui ils font rapport constatant la réussite ou l'échec du candidat.
3. Les épreuves du point C sont présentées dans l'ordre suivant :
 - est admis à présenter l'épreuve pratique au sol le candidat qui a réussi l'épreuve théorique ;
 - est admis à présenter les exercices de l'épreuve pratique en vol le candidat qui a réussi l'épreuve pratique au sol ;
 - est admis à présenter la partie navigation de l'épreuve pratique en vol le candidat qui a réussi la partie exercices en vol.

B. CONDITIONS MINIMALES REQUISES

1. Le candidat doit être titulaire d'une autorisation de pilotage d'un ULM ou d'un DPM avec un passager à bord en cours de validité, délivrée en application de l'article 16 de l'arrêté royal du 21 septembre 1983.
2. Le candidat doit :
 - a) avoir une expérience d'au moins 100 heures de vol en tant que pilote manœuvrant seul les commandes d'un aéronef ultra-léger motorisé, dont 30 heures au moins sur le modèle d'ULM ou de DPM que le pilote désire utiliser pour l'écolage.

Pour l'écolage à bord d'un ULM uniquement, les heures de vol effectuées en tant que commandant de bord d'un avion, d'un planeur ou d'un motoplaneur sont prises en compte dans le calcul des 100 heures visées ci-dessus, à concurrence de 50 heures au maximum ;
 - b) avoir effectué 20 heures avec passager à bord, sur le modèle d'ULM ou de DPM que le pilote désire utiliser.

Ces 20 heures peuvent être comprises dans les 30 heures visées au point a) ci-dessus.
 - c) avoir effectué seul à bord d'un aéronef ultra-léger motorisé quatre vols sur campagne, comportant des atterrissages sur quatre aérodromes différents ;
 - d) faire parvenir les documents suivants à l'administration de l'Aéronautique :

1. le manuel de vol ou à défaut la description technique disponible de l'ULM ou du DPM selon le cas ;
2. le programme détaillé d'instruction en vol qu'il a établi pour l'ULM ou le DPM, selon le cas, comprenant notamment la description des étapes successives de ce programme et de sa méthode d'instruction ;
3. un exemplaire du cours théorique qu'il se propose d'utiliser pour enseigner à ses élèves les matières suivantes :
 - la législation et la réglementation aérienne ;
 - les données techniques et opérationnelles de l'ULM ou DPM en question ;
 - la technique du vol ;
 - le fonctionnement et le montage des instruments installés à bord de l'ULM ou DPM ;
 - la météorologie et la micro météorologie ;
 - l'aérodynamique ;
 - les moteurs utilisés sur les ULM ou DPM ;
 - la navigation aérienne adaptée aux aéronefs ultra-légers motorisés.

C. EPREUVES SUR LES CONNAISSANCES THEORIQUE ET PRATIQUE.

Epreuve théorique

Le candidat prouvera ses connaissances et aptitudes didactiques dans les matières suivantes :

1. la législation et la réglementation aériennes y compris la réglementation de l'arrêté royal du 21 septembre 1983 ;
2. la matière contenue dans le cours théorique qu'il a préalablement fourni ;
3. la méthode d'instruction en vol y compris la préparation au premier vol solo ;
4. la technique de pilotage adaptée à l'ULM ou au DPM selon le cas.

Epreuve pratique

– Au sol :

1. démontage et remontage de l'ULM ou du DPM, selon le cas avec les explications didactiques portant sur les différentes phases de ces opérations ;

2. description et commentaire de la vérification de l'appareil après le remontage ;
 3. explication sur l'utilisation des check-lists.
- En vol :
- a) Exercices :
 1. un virage normal de 360° à gauche et à droite à altitude constante ;
 2. une abattée, le système de propulsion étant au grand ralenti ;
 3. un circuit complet d'aérodrome avec approche et remise des gaz en courte finale ;
 4. un circuit complet d'aérodrome achevé par un atterrissage de précision à moins de 15 m d'un repère au sol, au cours d'une seule tentative ;
 5. un atterrissage de précision à moins de 10 m d'un repère au sol, partant d'une hauteur de 300 m au-dessus du repère, le système de propulsion étant au grand ralenti.

Cette manœuvre doit être effectuée correctement deux fois sur un maximum de trois tentatives consécutives.

b) navigation :

préparation et exécution d'un vol sur campagne entre deux points distants d'au moins 40 kilomètres.

Les pilotes détenteurs d'une licence de pilote privé ou d'une licence supérieure ne doivent pas effectuer cette épreuve.