

BRIEFING COURT 7

RELATIONS DANS LE VIRAGE EFFET DU VENT TRAVERSIER SUR LES TRAJECTOIRES SOL

v1.6

Objectifs

- Maîtriser le rayon et le taux de virage en fonction de l'inclinaison et de la vitesse en vue d'effectuer des interceptions d'axes.
- Corriger les effets du vent sur les trajectoires sol.

Utilité

- Garder une route précise avec la tenue d'un cap.
- Tenir et intercepter un axe (de piste par exemple).
- Anticiper les effets du vent lors d'un changement de trajectoire.

Pré-requis

- Qu'est-ce qu'une dérive ?
- En suivant une route Nord avec un vent d'Est, le cap sera-t-il plus grand ou plus petit que la route ?
- Si je vire au vent, comment va être mon rayon de virage ?

Plan

- 1) Relations dans le virage
- 2) Vent et trajectoires sol
- 3) Conditions du jour

Temps conseillé pour la leçon ~ 1h15

Conditions du jour :

L'instructeur choisit un thème qui permet d'engager une discussion avec l'élève (météorologie, bilan carburant, masse et centrage, environnement, minima VFR ...).

Répartition des tâches (Instructeur et/ou Élève)



Gestion des erreurs et des menaces (TEM)

Aspects pédagogiques

- Influence du vent sur les démonstrations
- Sécurité avant virage lors des exercices
- Choisir des axes de positionnement adaptés (assez longs, bien visibles et rectilignes)
- Hauteur assez basse pour une visualisation optimale
- Attention au survol des villes ou zones restreintes
- Vent traversier trop faible ou de mauvaise direction pour l'exercice
- Évoquer les menaces et contre-mesures du jour

Erreurs fréquentes observées

- Néglige la sécurité avant les virages
- Perte de références spatiales après exercices
- Conjugaison des virages encore hésitante à ce stade

@Pilot Training Academy

BRIEFING COURT 7

RELATIONS DANS LE VIRAGE

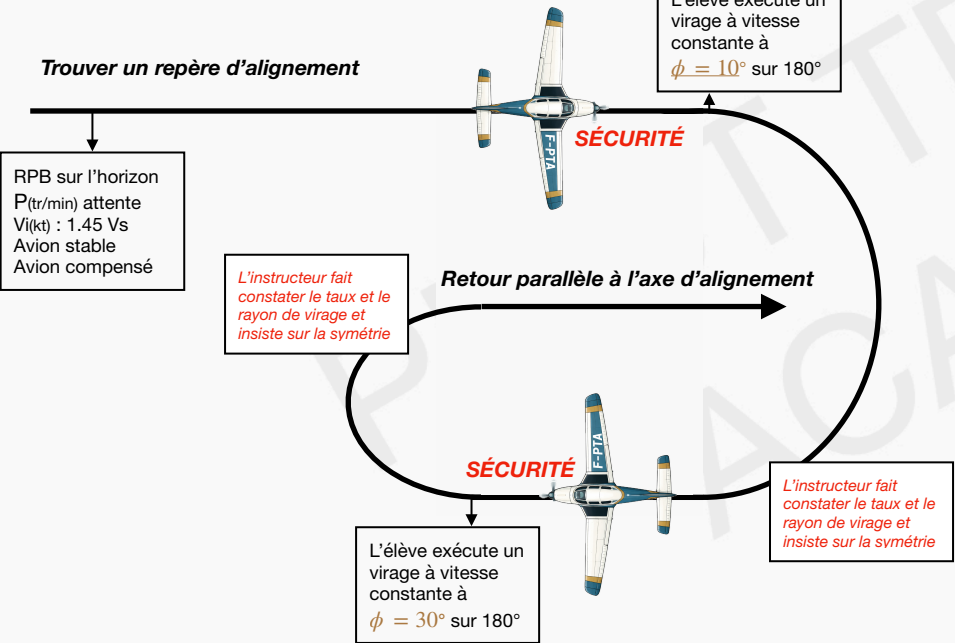
EFFET DU VENT TRAVERSIER SUR LES TRAJECTOIRES SOL

1. Relation dans le virage

Note: Cette leçon se réalise à basse altitude (1000 ft QFE max).
 Le but est de trouver un secteur avec, par exemple, une route, un chemin de fer ou un axe (bordure de plage, etc) face au vent.
 L'instructeur aura connaissance du vent à l'altitude de l'exercice (1000 ft QFE max).
 Le sens du vent peut se déterminer avec l'orientation des éoliennes, les fumées, etc.

a) Virage à vitesse constante et inclinaison variable

Note: L'élève connaît le virage à vitesse constante (cf vol précédent).
 Cette démonstration se réalise à vitesse d'attente.



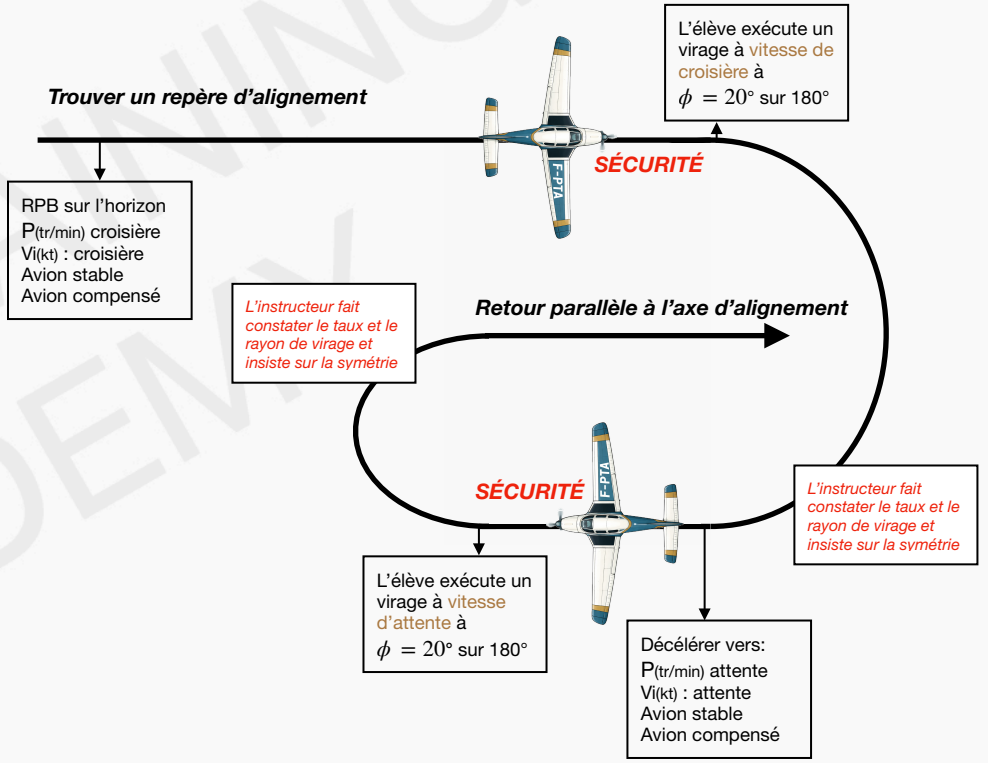
À la fin de l'exercice, l'instructeur souligne à l'élève qu'au second virage, l'inclinaison était plus grande avec la même vitesse, ce qui engendre un rayon de virage plus petit.

⚠ Dans notre exemple, l'axe est Est/Ouest. Si le vent est perpendiculaire à l'axe et vient du Nord, alors il faudra commencer par une inclinaison de 10°, puis 30°. Le résultat ne sera pas démonstratif dans le sens inverse. **Le but est de montrer qu'à faible inclinaison, le rayon de virage est augmenté.**

Il faut donc retenir qu'à vitesse constante, une augmentation de l'inclinaison engendre une augmentation du taux de virage et une diminution du rayon de virage.

b) Virage à inclinaison constante et vitesse variable

Cette démonstration commence à vitesse de croisière.



À la fin de l'exercice, l'instructeur souligne à l'élève qu'au second virage, la vitesse était plus faible avec la même inclinaison, ce qui démontre que le rayon de virage est plus petit.

⚠ Dans notre exemple, l'axe est Est/Ouest. Si le vent est perpendiculaire à l'axe et vient du Nord, alors il faudra commencer par une vitesse croisière puis attente. Le résultat ne sera pas démonstratif dans le sens inverse. **Le but est de montrer qu'à vitesse élevée, le rayon de virage est augmenté.**

Il faut donc retenir qu'à inclinaison constante, une augmentation de la vitesse provoque une diminution du taux de virage et une augmentation du rayon de virage.

Exercice 1 : Demander à l'élève d'intercepter des repères d'alignements à différentes vitesses (attente, croisière) et inclinaisons (10°, 20°, 30°).

@Pilot Training Academy

BRIEFING COURT 7

RELATIONS DANS LE VIRAGE

EFFET DU VENT TRAVERSIER SUR LES TRAJECTOIRES SOL

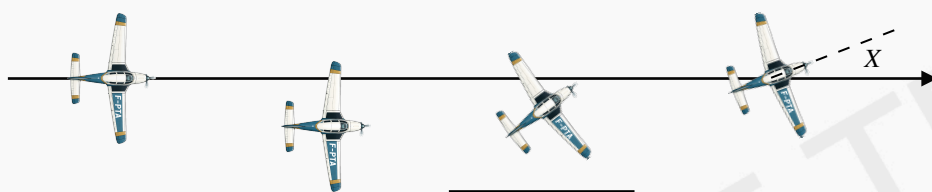
2. Vent et trajectoires sol

Veillez à faire la sécurité avant de virer, ainsi que de gérer la symétrie.

L'instructeur désigne un axe (route, chemin de fer...) avec du vent de travers.

⚠ Le survol d'une autoroute doit se faire à au moins 1000 ft AGL.

a) Influence du vent traversier sur les trajectoires sol en ligne droite



Avion en palier subissant un fort vent du **NORD**.

Sans correction, le cap est égal à la route. L'avion dérive vers le Sud, poussée par le vent.

Il faut alors re-converger (dans le vent) vers l'axe en prenant un angle supérieur à la dérive

Avec un angle de dérive dans le vent, on garde l'axe (la route). Estimer cet angle.

Montrer à l'élève comment rester sur un axe par visualisation de l'écart constant (angle de dérive). L'estime de la dérive pourra se faire par tâtonnement (5°, 10°, 20° ...) ou par calcul rapide de tête.

b) Influence du vent traversier sur les trajectoires sol en virage

La démonstration est identique à celle du a), à la différence que la connaissance de la direction du vent va influencer le moment où l'élève va virer pour intercepter un axe.

Exercice 2 :

- 1) Demander à l'élève de suivre une route sol avec un vent traversier.
- 2) Demander à l'élève d'intercepter un axe à 90° et de s'y aligner avec un vent traversier en jouant soit sur l'inclinaison, soit sur la vitesse.
- 3) Exercer l'élève sur l'interception d'axes avec un vent de face (qui fait retarder le virage de prise d'axe) ou un vent arrière (qui fait anticiper le virage de prise d'axe).
- 4) Demander à l'élève de s'aligner parallèle à un axe et de faire un 180° pour récupérer cet axe.
- 5) Sur le chemin de retour vers le terrain, demander à l'élève d'intercepter des axes.

Rappels et acronymes :

L'exécution d'un exercice se fait en trois étapes. L'instructeur démontre, puis l'élève (supervisé par l'instructeur) exécute, et pour finir, l'élève exécute seul la manoeuvre.

L'interception d'un cap se fait à : $A = \frac{1}{3}\phi^\circ$, à taux d'inclinaison modéré.

Le rayon de virage vaut $R = \frac{V^2}{g \cdot \tan(\phi)}$. Quand la vitesse augmente, le rayon de virage augmente. Quand l'inclinaison augmente, le rayon de virage diminue ($\tan(.)$ est croissante).

La dérive vaut : $X = X_{max} \cdot \sin(\alpha) = F_b \cdot V_w \cdot \sin(\alpha)$ avec α l'angle au vent

Danger : Les virages successifs risquent de réduire l'attention sur l'anti-abordage. Les évolutions en basses couches peuvent provoquer des turbulences désagréables.

A : Action – Q : Quantification – S : Stabilisation – C : Compensation – C : Contrôle
RPB : Rèpe Pare-Brise

@Pilot Training Academy

Briefing d'arrivée : D.A.L.T.A.G.A.T

BRIEFING COURT 11

DÉCROCHAGES, VIRAGE À GRANDE INCLINAISON, VIRAGE ENGAGÉ ET ATERRISSAGE DE PRÉCAUTION

Objectifs

- Identifier les symptômes du décrochage et le comportement de l'avion lors du décrochage en ligne droite, en virage et selon la configuration, et appliquer la procédure de retour au vol normal avec et sans puissance.
- Détecter une situation de virage engagé. Effectuer la procédure de sortie de virage engagé.
- Stabiliser des virages à grande inclinaison en palier et en descente.
- Conduire un atterrissage hors aérodrome accessible.

Utilité

- Détecter et sortir d'états indésirables en toute sécurité (décrochage en dernier virage, virage non maîtrisé, etc).
- Effectuer un atterrissage en campagne à la suite d'un problème (technique, météorologique, etc).

Pré-requis

- Rappel des vitesses de décrochage dans les différentes configurations.
- Rappel de la notion de décrochage et en déduire la technique de sortie du décrochage.
- Rappel sur le facteur de charge et le buffeting.
- Quand l'alarme de décrochage se déclenche-t-elle ?

Plan

- 1) Décrochages
- 2) Virages à grande inclinaison et virage engagé
- 3) Atterrissage de précaution
- 4) Conditions du jour

Temps conseillé pour la leçon ~ 1h15

Pour rappel, la démonstration d'un exercice se fait en trois étapes.

Conditions du jour :

L'instructeur choisit un thème qui permet d'engager une discussion avec l'élève (météorologie, bilan carburant, masse et centrage, environnement, minimas VFR ...).

Répartition des tâches (Instructeur et/ou Élève)



Gestion des erreurs et des menaces (TEM)

Aspects pédagogiques

- Facteur humain (stress, appréhension)
- Sécurité lors des exercices
- Menace du décrochage dissymétrique (et du départ en vrille), notamment volets sortis
- Hauteur de sécurité minimale requise au début et après exercices
- Évoquer les menaces et contre-mesures

Erreurs fréquentes observées

- Mauvais contrôle de la symétrie pendant l'exercice de décrochage
- Mauvaise détection des symptômes du décrochage
- Ressource trop vive pouvant entraîner un décrochage secondaire
- Non respect de l'ordre des manoeuvres de sortie de virage engagé
- Mauvaise maîtrise de l'assiette pour maintenir le palier lors des virages à grande inclinaison
- Défaut de maintien de l'inclinaison à 45°, souvent dû à une mauvaise conjugaison et/ou mauvais circuit visuel
- Mauvais circuit visuel lors des virages à grande inclinaison entraînant des excursions d'altitudes ou de cap
- Pour l'atterrissage de précaution, mauvaise décision de la surface d'atterrissage, et/ou précipitation des actions et de la décision au détriment du pilotage. Circuit trop court ou approche non stabilisée. Perte du terrain de vue

BRIEFING COURT 11

DÉCROCHAGES, VIRAGE À GRANDE INCLINAISON, VIRAGE ENGAGÉ ET ATERRISSAGE DE PRÉCAUTION

Rappels :

- **L'atterrissage de précaution** est anciennement appelé IVV (Interruption Volontaire du Vol).

Il est utilisé en cas d'impossibilité de rejoindre un aérodrome adéquat pour s'y poser (problème temporel, technique, météorologique...).

Lors de la manoeuvre, il est préférable d'adopter une trajectoire adaptée et de ne pas se précipiter dans la décision d'atterrir. L'ordre des actions doit être respecté. Le choix du champ et de la direction du posé est très important et représente souvent une difficulté lors des tests PPL-A. Entraînez-vous régulièrement à en chercher avec votre instructeur.

- **Le virage à grande inclinaison** est principalement utilisé dans un cadre d'évitement.

Le circuit visuel est très important (principalement angle d'inclinaison et assiette) pour éviter des excursions d'altitudes. Ne pas oublier la conjugaison en virage et l'anticipation de retour à inclinaison nulle au cap donné.

- L'exercice sur **le virage engagé** sert principalement à le reconnaître et effectuer une sortie de virage engagé.

Ce virage engagé intervient lorsque le pilote perd le circuit visuel et se focalise sur un objet lors du virage.

Un trop grand nombre de candidats ne font pas les actions dans l'ordre lors d'une sortie de virage engagé en test PPL-A. N'hésitez pas à les rappeler à haute voix avant la manoeuvre.

Une approche du décrochage se manifeste par l'apparition du premier signe de décrochage (alarme de décrochage, buffeting, vitesse de décrochage...).

Pour aller plus loin : Il existe d'autres types de décrochage : secondaire, dynamique...

Exercices obligatoires pour le test LAPL(A) et PPL(A) :

- **Un décrochage** en configuration lisse et sortie avec utilisation de la puissance moteur.

Il sert à se sortir d'une situation de décrochage.

- **Une approche du décrochage** en virage à 20° d'inclinaison en descente en configuration approche.

Il sert à simuler une perte de vitesse/assiette trop élevée en dernier virage du fait que le pilote soit trop bas et essaie de rattraper son plan sans ajout de puissance.

- **Une approche du décrochage** en configuration atterrissage.

Il sert à simuler un rattrapage de plan par le bas (mise en palier en finale) sans ajout de puissance.

De plus, dans le cas d'une prorogation ou renouvellement de QC, une autre type d'approche du décrochage peut être demandé :

- **Une approche du décrochage**, virage en montée avec volets en position décollage et puissance de montée.

Cette approche du décrochage sert à simuler une prise d'assiette trop importante au décollage.

Rappels et acronymes :

L'exécution d'un exercice se fait en trois étapes. L'instructeur démontre, puis l'élève (supervisé par l'instructeur) exécute, et pour finir, l'élève exécute seul la manoeuvre.

A : Action – Q : Quantification – S : Stabilisation – C : Compensation – C : Contrôle

API : Approche Interrompue

RPB : Repère Pare-Brise

CV : Circuit Visuel

EM : Effets moteurs

La vitesse de décrochage dépend du facteur de charge : $V_s(n) = \sqrt{n} \cdot V_s$

BRIEFING COURT 11

DÉCROCHAGES, VIRAGE À GRANDE INCLINAISON, VIRAGE ENGAGÉ ET ATERRISSAGE DE PRÉCAUTION

1. Décrochages

a) Le décrochage en ligne droite

Annoncer :
« Alarme de décrochage »
« Décrochage »

SÉCURITÉ 3S

P(tr/min) attente
Vi(kt) 1.45Vs
Avion stable
Avion compensé

Puissance ralentie
Pendant la réduction de puissance, il faut appliquer une assiette à cabrer pour créer de la portance et compenser la perte de vitesse (il faut rester en palier)

A : $\Delta\theta$ à piquer
Q : $\theta - 10^\circ + \text{mi-gaz}$
S : On attend **1.2Vs**
Penser à la symétrie

Dès que Vi > 1.2Vs
A : $\Delta\theta$ à cabrer
Q : $\theta = 5^\circ + P_{\text{max}} \text{ (EM)}$
S : Vers Vy
C : Compensation
C : Contrôle
Vérification de la configuration montée

Une fois revenu à l'altitude initiale
A : $\Delta\theta$ à piquer
Q : RPB sur horizon
S : Une fois Vcroisière, afficher Pcroisière (EM)
C : Compensation
C : Contrôle



Exercice 1 : (demandé au test PPL-A, en lisse)

Demander à l'élève des décrochages en ligne droite avec/sans puissance et avec/sans volets. Noter la Vs.
Attention à la VFE.

Sécurité « 3S »

S(intérieur) : Configuration, pompe carburant, réchauffage carburateur, phare d'atterrissage et Moteur (Paramètres moteur dans le vert, mixture plein riche)

S(extérieur) : Hauteur (suffisant pour une ressource : min 3000ft AGL), sécurité extérieure

S(pilote) : Ceintures attachées

BRIEFING COURT 11

DÉCROCHAGES, VIRAGE À GRANDE INCLINAISON, VIRAGE ENGAGÉ ET ATERRISSAGE DE PRÉCAUTION

b) Le décrochage en virage à 30° d'inclinaison

Annoncer :
« Alarme de décrochage »
« Décrochage »

SÉCURITÉ 3S

P(tr/min) attente
Vi(kt) 1.45Vs
Avion stable
Avion compensé

A : Mise en virage en palier et $\Delta\theta$ à cabrer progressive
Q : $\phi = 30^\circ$
Puissance : ralenti

Maintenir le palier à 30° d'inclinaison jusqu'au décrochage

A : $\Delta\theta$ à piquer
Q : $\theta - 10^\circ + \text{mi-gaz}$
Penser à la symétrie

À Accélération Positive

A - Q : ϕ nulle
S : On attend 1.2Vs

Dès que Vi > 1.2Vs

A : $\Delta\theta$ à cabrer
Q : $\theta = 5^\circ + P_{\max}$ (EM)
S : Attendre Vy
C : Compensation
C : Contrôle
Vérification de la configuration montée

Une fois revenu à l'altitude initiale

A : $\Delta\theta$ à piquer
Q : RPB sur horizon
S : Une fois Vcroisière, afficher Pcroisière (EM)
C : Compensation
C : Contrôle



Exercice 2 :

Demander à l'élève des décrochages en virage en palier avec différentes configurations. Noter la Vs plus élevée.

Sécurité « 3S »

S(intérieur) : Configuration, pompe carburant, réchauffage carburateur, phare d'atterrissage et Moteur (Paramètres moteur dans le vert, mixture plein riche)

S(extérieur) : Hauteur (suffisant pour une ressource : min 3000ft AGL), sécurité extérieure

S(pilote) : Ceintures attachées

@Pilot Training Academy

BRIEFING COURT 11

DÉCROCHAGES, VIRAGE À GRANDE INCLINAISON, VIRAGE ENGAGÉ ET ATERRISSAGE DE PRÉCAUTION

c) Le décrochage en montée à pente max

Annoncer :
« Alarme de décrochage »
« Décrochage »

SÉCURITÉ 3S

RPB sur l'horizon
P (tr/min) croisière
Vi (kt) croisière
Avion stable
Avion compensé

A : $\Delta\theta$ à cabrer excessive (Ex : 20°)
Q : Pmax (EM)

Attendre le décrochage

A : $\Delta\theta$ à piquer et inclinaison nulle
Q : Réduction de l'assiette jusqu'à
disparition des symptômes de
décrochage

S : On attend Vy pour ensuite
reprendre l'assiette de montée

Penser à la symétrie

**Retour aux paramètres
de montée normale**



Exercice 3 :

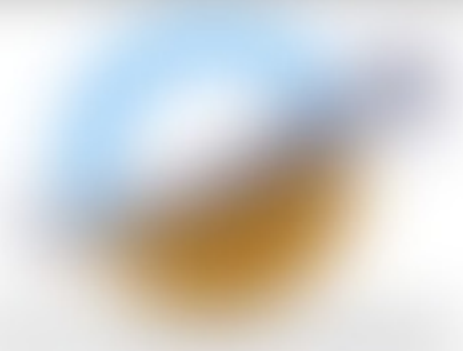
Demander à l'élève des décrochages en montée avec/sans virages. Attention au risque de départ vrille, notamment en cas de mauvaise symétrie ou d'action trop brusque à cabrer.

Sécurité « 3S »

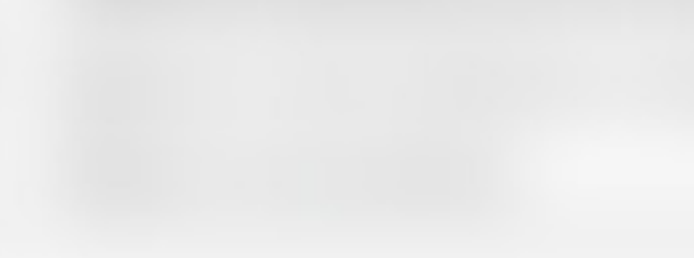
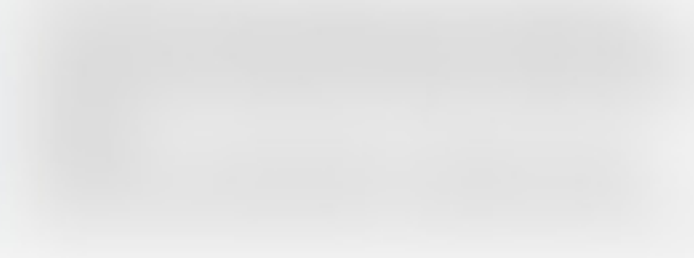
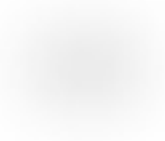
S(intérieur) : Configuration, pompe carburant, réchauffage carburateur, phare d'atterrissage et Moteur (Paramètres moteur dans le vert, mixture plein riche)

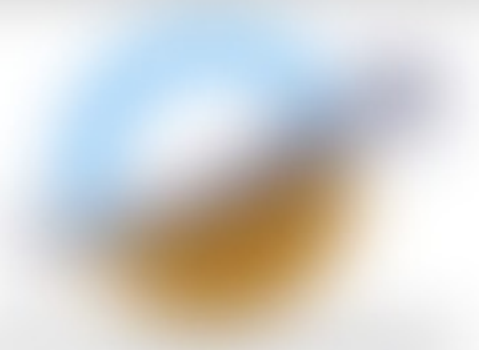
S(extérieur) : Hauteur (suffisant pour une ressource : min 3000ft AGL), sécurité extérieure

S(pilote) : Ceintures attachées



International Day of the Girl Child

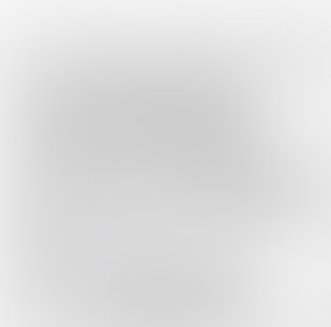
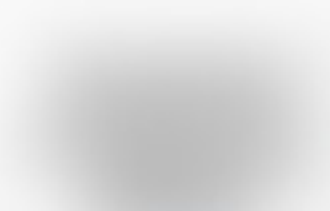


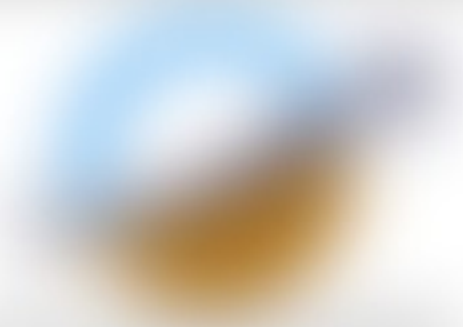


Project Title

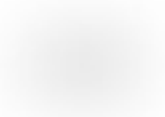


Section Header





Project Title



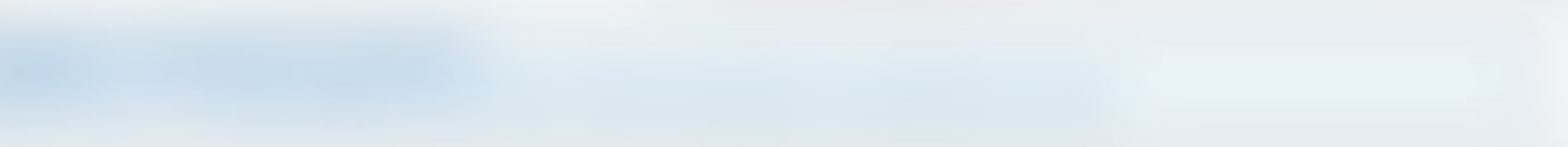
Text block on the right side, containing several lines of text.



Section Header



Text block on the right side, containing several lines of text.





Project Title



Page 1 of 1

FI(A) Course Requirements

Aircrew Regulation (EU) No 1178/2011

ANNEX I - (Part FCL)

SUBPART J - INSTRUCTORS

v1.6

1. General Considerations

GENERAL

- The briefing normally includes a statement of the aim and a brief allusion to principles of flight only if relevant. An explanation is to be given of exactly what air exercises are to be taught by the instructor and practised by the student during the flight. It should include information on how the flight will be conducted, who is to fly the aeroplane and what airmanship, weather and flight safety aspects currently apply. The nature of the lesson will govern the order in which the constituent parts are to be taught.
- The four basic components of the briefing will be
 1. the aim;
 2. principles of flight (briefest reference only);
 3. the air exercise(s) (what, and how and by whom);
 4. airmanship (weather, flight safety etc.).

PLANNING OF FLIGHT LESSONS

The preparation of lesson plans is an essential prerequisite of good instruction and the student instructor is to be given supervised practice in the planning and practical application of flight lesson plans.

GENERAL CONSIDERATIONS

- The student instructor should complete flight training to practise the principles of basic instruction at the PPL(A) level.
- During this training, except when acting as a student pilot for mutual flights, the student instructor occupies the seat normally occupied by the FI(A).
- It is to be noted that airmanship and look-out is a vital ingredient of all flight operations. Therefore, in the following air exercises the relevant aspects of airmanship are to be stressed at all times.
- If the privileges of the FI(A) certificate are to include instruction for night flying, exercises 19 and 20 of the flight instruction syllabus should be undertaken at night in addition to by day either as part of the course or subsequent to certification issue.
- The student instructor should learn how to identify common errors and how to correct them properly, which should be emphasised at all times.

1. Syllabus of Flight Instruction Content

It summarises the content of long/short briefings and air exercises as per EASA regulation

EXERCISE 10b: STALLING

(a) Long briefing objectives:

- (1) characteristics of the stall;
- (2) angle of attack;
- (3) effectiveness of the controls at the stall;
- (4) factors affecting the stalling speed:
 - (i) effect of flaps, slats and slots;
 - (ii) effect of power, mass, CG and load factor.
- (5) effects of unbalance at the stall;
- (6) symptoms of the stall;
- (7) stall recognition and recovery;
- (8) stalling and recovery:
 - (i) without power;
 - (ii) with power on;
 - (iii) with flaps down;
 - (iv) maximum power climb (straight and turning flight to the point of stall with uncompensated yaw);
 - (v) stalling and recovery during manoeuvres involving more than 1 G (accelerated stalls, including secondary stalls and recoveries);
 - (vi) recovering from incipient stalls in the landing and other configurations and conditions;
 - (vii) recovering at the incipient stage during change of configuration;
 - (viii) stalling and recovery at the incipient stage with 'instructor induced' distractions.

Note: consideration is to be given to manoeuvre limitations and references to the flight manual or equivalent document (for example owner's manual or pilot's operating handbook) in relation to mass and balance limitations. The safety checks should take into account the minimum safe altitude for initiating such exercises in order to ensure an adequate margin of safety for the recovery. If specific procedures for stalling or spinning exercises and for the recovery techniques are provided by the flight manual or equivalent document (for example owner's manual or pilot's operating handbook), they have to be

@Pilot Training Academy

taken into consideration. These factors are also covered in the next exercise spinning.

FI(A) Course Requirements

Aircrew Regulation (EU) No 1178/2011

ANNEX I - (Part FCL)

SUBPART J - INSTRUCTORS

v1.6

(b) Air exercise:

- (1) safety checks;
- (2) symptoms of the stall;
- (3) stall recognition and recovery:
 - (i) without power;
 - (ii) with power on;
 - (iii) recovery when a wing drops at the stall;
 - (iv) stalling with power 'on' and recovery;
 - (v) stalling with flap 'down' and recovery;
 - (vi) maximum power climb (straight and turning flight) to the point of stall with uncompensated yaw: effect of unbalance at the stall when climbing power is being used;
 - (vii) stalling and recovery during manoeuvres involving more than 1 G (accelerated stalls, including secondary stalls and recoveries);
 - (viii) recoveries from incipient stalls in the landing and other configurations and conditions;
 - (ix) recoveries at the incipient stage during change of configuration;
 - (x) instructor induced distractions during stalling.

Note: consideration of manoeuvre limitations and the need to refer to the aeroplane manual and weight (mass) and balance calculations. The safety checks should take into account the minimum safe altitude for initiating such exercises in order to ensure an adequate margin of safety for the recovery. If specific procedures for stalling or spinning exercises and for the recovery techniques are provided by the flight manual or equivalent document (for example owner's manual or pilot's operating handbook), they have to be taken into consideration. These factors are to be covered in the next exercise: spinning.

EXERCISE 15: ADVANCED TURNING

(a) Long briefing objectives:

- (1) the forces;
- (2) use of power;
- (3) effect of load factor:
 - (i) structural considerations
 - (ii) increased stalling speed.
- (4) physiological effects;
- (5) rate and radius of turn;
- (6) steep, level, descending and climbing turns;
- (7) stalling in the turn and how to avoid it;
- (8) spinning from the turn: recovery at the incipient stage;
- (9) spiral dive;
- (10) unusual attitudes and recoveries.

Note: considerations are to be given to manoeuvre limitations and reference to the flight manual or equivalent document (for example owner's manual or pilot's operating handbook) in relation to mass and balance, and any other restrictions for practice entries to the spin.

(b) Air exercise:

- (1) level, descending and climbing steep turns;
- (2) stalling in the turn;
- (3) spiral dive;
- (4) spinning from the turn;
- (5) recovery from unusual attitudes;
- (6) maximum rate turns.

FI(A) Course Requirements

Aircrew Regulation (EU) No 1178/2011

ANNEX I - (Part FCL)

SUBPART J - INSTRUCTORS

v1.6

EXERCISE 17: PRECAUTIONARY LANDING

(a) Long briefing objectives:

- (1) occasions when necessary (in-flight conditions);
- (2) landing area selection and communication (R/T procedure);
- (3) overhead inspection;
- (4) simulated approach;
- (5) climb away;
- (6) landing area selection:
 - (i) normal aerodrome;
 - (ii) disused aerodrome;
 - (iii) ordinary field;
- (7) circuit and approach;
- (8) actions after landing; aeroplane security.

(b) Air exercise:

- (1) occasions when necessary (in-flight conditions);
- (2) landing area selection
- (3) overhead inspection
- (4) simulated approach
- (5) climb away
- (6) landing area selection:
 - (i) normal aerodrome;
 - (ii) disused aerodrome;
 - (iii) ordinary field;
- (7) circuit and approach;
- (8) actions after landing; aeroplane security;