

**NOM DU PILOTE :**

**DATE DE DÉBUT DE FORMATION :** ... / ... / .....

**DATE D'OBTENTION DE LA QUALIFICATION :** ... / ... / .....

Ce livret doit être archivé par l'ATO/DTO au minimum pendant 3 ans après la fin de la formation

Programme de formation

*Good pilot*

# FORMATION SEP(T) ou TMG INITIAL

- Livret de progression



**Thibault PALFROY**

**Version 3.0**

Édition gratuite réservée à un  
usage non commercial (NC)

**ANNEXE AU MANUEL DE FORMATION**

**FORMATION**  
**SEP(T) ou TMG**  
**- INITIAL -**  
**LIVRET DE PROGRESSION**

Version 3.0 – mai 2026

Édition gratuite réservée à un  
usage non commercial (NC)

Photos de couverture : ©Thibault PALFROY

# FICHE DE RENSEIGNEMENTS

## Pilote stagiaire

Nom :

Prénom :

Date de naissance :

Téléphone :

Email :

## Personne à prévenir en cas d'accident

Nom :

Prénom :

Lien de parenté :

Téléphone(s) :

## Expérience(s) aéronautique(s)

Total des heures de vol :

dont SEP(T) :

dont TMG :

Type de licence :

## École/aéroclub (ATO/DTO)

## Formalités administratives (copies à conserver avec le livret de progression)

- Certificat médical du stagiaire
- Licence du stagiaire
- Autorisation de vol solo signée par les deux parents (si nécessaire et uniquement pour les stagiaires mineurs)
- Tous documents concernant la formation ou les examens passés dans le cadre de cette formation

## Certificat médical

**MED.A.030 Certificats médicaux**

a) Un élève-pilote **ne peut voler en solo à moins de posséder un certificat médical** tel que requis pour la licence correspondante.

Nom, date et signature du pilote stagiaire :

Précédée de la mention « lu et approuvé »

# FORMATION

## Examens

Date(s) d'examen en vol	Réussite	Réussite partielle	Observations (si réussite partielle)

- MANUEL DE FORMATION**

Avant d'utiliser ce programme et ce *Livret de progression*, vous **devez** consulter le **Manuel de formation**. Vous y trouverez tous les détails concernant le contenu du programme et l'utilisation du Livret de progression.

Vous pouvez accéder à **tous les documents du Programme** « Formation SEP(T) ou TMG – Initial » sur ce site :

<https://www.goodpilot.fr/formation-sep-ou-tmg-initial>



Manuel de formation  
Livret de progression

- DERNIÈRES RÉVISIONS - LIVRET DE PROGRESSION**

Version	Amdt	Date	Pages	Mise à jour
4	0	Mai 2026	Tout le document	Mis à jour avec suppression des informations transférées dans le <i>Manuel de Formation</i>
			0-5	Ajout de l'exercice 5.5 <b>Coupure et redémarrage du moteur</b> (à une altitude sûre si effectué sur aéronef) <u>Formation TMG uniquement</u>

# FORMATION THÉORIQUE

## TABLEAU RÉCAPITULATIF

Détail du contenu de chacun des cours obligatoires disponible dans le *Manuel de formation* ⑨ PROGRAMME (DÉTAILLÉ)

Cours obligatoires	Date + trigramme FI
<p><b>(a) Liste détaillée relative à la structure et les équipements de l'avion, utilisation normale des systèmes et dysfonctionnements</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) dimensions : largeur minimum de piste requise pour effectuer un virage de 180 °</li> <li>(2) moteur y compris l'unité de puissance auxiliaire :</li> <li>(3) circuit carburant</li> <li>(4) pressurisation et conditionnement d'air</li> <li>(5) protection contre la pluie et le givrage, essuie-glaces et</li> <li>(6) circuit hydraulique</li> <li>(7) train d'atterrissage :</li> <li>(8) commandes de vol et dispositifs hypersustentateurs</li> <li>(9) alimentation électrique</li> <li>(10) instruments de vol, communications, radar et équipement de navigation, pilote automatique et enregistreurs des données de vol</li> <li>(11) poste de pilotage, cabine passagers et soute</li> <li>(12) équipements de secours, mise en œuvre et utilisation des équipements de secours dans l'avion</li> <li>(13) système pneumatique</li> </ul>	
<p><b>(b) Limitations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) limitations générales</li> <li>(2) limitations moteur</li> <li>(3) limitations de systèmes</li> <li>(4) liste minimale d'équipements</li> </ul>	
<p><b>(c) Performance, planification des vols et suivi du vol :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) calcul des performances : vitesses, pentes et masses dans toutes les conditions de décollage, en route, d'approche et d'atterrissage en utilisant la documentation disponible</li> <li>(2) planification de vol dans des conditions normales et anormales</li> <li>(3) suivi du vol</li> </ul>	
<p><b>(d) masse et centrage et avitaillement :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) masse et centrage</li> <li>(2) avitaillement au sol, connecteurs d'avitaillement</li> </ul>	
<p><b>(e) procédures d'urgence :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) reconnaissance de la situation et application séquentielle des actions immédiates de mémoire dans les situations d'urgence identifiées par le constructeur et par l'autorité de certification</li> <li>(2) Exécution des procédures anormales et d'urgence</li> </ul>	
Cours optionnels (en fonction de l'avion utilisé)	Date + trigramme FI
<b>Variante</b> VP - hélice à pas variable	
<b>Variante</b> RU - train rentrant	
<b>Variante</b> T - moteur turbocompressé	
<b>Variante</b> P - cabine pressurisée	
<b>Variante</b> TW - roulette de queue	
<p><b>Variante</b> EFIS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) règles générales de conception de logiciels et matériel informatique embarqués</li> <li>(2) logique et limitations des systèmes d'information et d'alerte de l'équipage</li> <li>(3) interaction et limitations liées aux différents calculateurs avion, identification des pannes de calculateurs et actions correctives</li> <li>(4) procédures normales, y compris répartition des tâches</li> <li>(5) utilisation de l'avion en configuration de calculateurs dégradée (vol basique).</li> </ul>	
<b>Variante</b> SLPC - monomanette	
<b>FMS (Flight management systems)</b>	

Ce tableau liste le programme réglementaire : l'instructeur à la liberté d'aborder les sujets additionnel(s) qu'il jugera nécessaire.

## SUIVI DE LA FORMATION THÉORIQUE

DÉTAILS	OBSERVATIONS ÉVENTUELLES
Date : Temps de formation : Instructeur :	Tableau récapitulatif rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : Temps de formation : Instructeur :	Tableau récapitulatif rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : Temps de formation : Instructeur :	Tableau récapitulatif rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : Temps de formation : Instructeur :	Tableau récapitulatif rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : Temps de formation : Instructeur :	Tableau récapitulatif rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : Temps de formation : Instructeur :	Tableau récapitulatif rempli : <input type="checkbox"/> Oui

**Date de fin de la formation théorique :**

**Durée totale de la formation théorique :**

# FORMATION PRATIQUE

Exercices		Autonome : Date + trigramme FI
<b>EXERCICES OBLIGATOIRES</b>		
<b>SECTION 1 - Départ</b>		
1.1	<b>Prévol</b> , y compris : documentation ; masse et centrage ; bulletin météo ; et NOTAM.	
1.2.1	Vérifications <b>avant le démarrage</b> (externes) – <i>Visite prévol extérieure</i>	
1.2.1	Vérifications <b>avant le démarrage</b> (internes)	
1.3	<b>Démarrage du moteur</b> : défaillances habituelles	
1.4	<b>Roulage</b>	
1.5	Vérifications avant le départ : <b>point fixe moteur</b> (si applicable)	
1.6	<b>Procédure de décollage</b> : normale avec configuration des volets conforme au manuel de vol ; et vent de travers (si les conditions le permettent)	
1.7	<b>Montée</b> : Vx/Vy ; virages sur cap ; et mise en palier	
<b>SECTION 2 - Conditions de vol (conditions météorologiques de vol à vue, VMC)</b>		
2.1	<b>Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses</b> , notamment à des vitesses extrêmement faibles avec et sans volets	
2.2	<b>Virages serrés</b> (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)	
2.3	<b>Décrochages</b> et récupération	
	i) <b>décrochage</b> tout rentré - <i>en lisse</i>	
	ii) <b>approche du décrochage</b> en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance	
	iii) <b>approche du décrochage</b> en configuration d'atterrissage et réglage de puissance correspondant	
	iv) <b>approche du décrochage</b> , virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée	
2.4	<b>Maniement avec le pilote automatique</b> et le directeur de vol, si applicable	
<b>SECTION 4 - Arrivée et atterrissage</b>		
4.1	Procédure d'arrivée sur aérodrome	
4.2	<b>Atterrissage</b> normal	
4.3	<b>Atterrissage sans volets</b>	
4.5	Approche et atterrissage au régime ralenti au-dessus de la piste d'atterrissage ( <b>PTE/PTL</b> )	
4.6	Manoeuvre de <b>remise des gaz</b> depuis une hauteur minimale	
<b>SECTION 5 - Procédures inhabituelles et d'urgence</b>		
5.1	<b>Décollage interrompu</b> à une vitesse raisonnable	
5.2	<b>Panne moteur</b> simulée après le décollage	
5.3	<b>Atterrissage forcé</b> simulé sans puissance - <i>panne moteur en campagne</i>	
5.4	<b>Urgence simulées</b> : i) incendie ou fumée en vol ; et ii) mauvais fonctionnement des systèmes	
5.5	<b>Coupure et redémarrage du moteur</b> (à une altitude sûre si effectué sur aéronef) <u>Formation TMG uniquement</u>	
<b>DIVERS</b>		
	<b>Liaison ATC</b> – conformité, procédures de radiotéléphonie	
<b>EXERCICES OPTIONNELS</b>		
<b>SECTION 3 – Procédures VFR en route</b>		
3A.1	Plan de vol, <b>navigation à l'estime</b> (DR) et lecture de cartes	
3A.2	Maintien de l' <b>altitude, du cap et de la vitesse</b>	
3A.3	<b>Orientation, planification et revue</b> des ETA	
3A.4	Utilisation du <b>radioguidage</b> (si applicable)	
3A.5	<b>Gestion du vol</b> (journal de bord, vérification de routine y compris le carburant, les systèmes et le givrage)	
	<b>Déroutement</b> vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en œuvre)	
<b>Variante</b> (en fonction de l'avion utilisé)		
	<b>Variante VP</b> - hélice à pas variable	
	<b>Variante RU</b> - train rentrant	
	<b>Variante T</b> - moteur turbocompressé	
	<b>Variante P</b> - cabine pressurisée	
	<b>Variante TW</b> - roulette de queue	
	<b>Variante EFIS</b>	
	<b>Variante SLPC</b> - monomanette	

Ce tableau liste les exercices présents sur le compte rendu de l'examen : l'instructeur à la liberté de réaliser des exercices additionnel(s) s'il le juge nécessaire.

# SUIVI DE LA FORMATION PRATIQUE

INFORMATIONS	OBSERVATIONS (trajet, exercices additionnels, etc.)
Date : / / Météo : Avion (immat., type, variante) : Temps de vol : Instructeur :	Tableau des exercices obligatoires rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : / / Météo : Avion (immat., type, variante) : Temps de vol : Instructeur :	Tableau des exercices obligatoires rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : / / Météo : Avion (immat., type, variante) : Temps de vol : Instructeur :	Tableau des exercices obligatoires rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : / / Météo : Avion (immat., type, variante) : Temps de vol : Instructeur :	Tableau des exercices obligatoires rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : / / Météo : Avion (immat., type, variante) : Temps de vol : Instructeur :	Tableau des exercices obligatoires rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : / / Météo : Avion (immat., type, variante) : Temps de vol : Instructeur :	Tableau des exercices obligatoires rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : / / Météo : Avion (immat., type, variante) : Temps de vol : Instructeur :	Tableau des exercices obligatoires rempli : <input type="checkbox"/> Oui
Date : / / Météo : Avion (immat., type, variante) : Temps de vol : Instructeur :	Tableau des exercices obligatoires rempli : <input type="checkbox"/> Oui

**Date de fin de la formation pratique :**

**Durée totale de la formation pratique (HdV) :**

# CAS D'UN ECHEC A L'EXAMEN

Cette fiche doit être archivée dans le livret de progression du pilote et conservée par l'ATO/DTO au minimum pendant 3 ans après la fin de la formation

## 1. APPLICATION

Cette fiche permet de définir le réentrainement avant une nouvelle présentation à l'examen dans le cas d'un échec ou d'une réussite partielle. Consulter le Manuel de formation, ⑪ **TRAITEMENT DE L'ÉCHEC** pour plus de précision.

Date de l'examen en vol : ... / ... / ... Type d'ajournement :  Echec  Réussite partielle

### RÉENTRAINEMENT THÉORIQUE (si applicable)

**Détails** (cours, sujets et objectifs)

Date + Trigramme instructeur

### RÉENTRAINEMENT EN VOL

**Détails** (exercices et objectifs)

Date + Trigramme instructeur

# EVALUATION POUR UN CHANGEMENT ATO/DTO

Cette fiche doit être archivée dans le livret de progression du pilote et conservée par l'ATO/DTO au minimum pendant 3 ans après la fin de la formation

## DESCRIPTION

### 1. APPLICATION

Cette évaluation s'applique à un pilote stagiaire ayant commencé une formation SEP(T) ou TMG dans un autre ATO/DTO et/ou avec un autre programme de formation.

### 2. OBJET DU BILAN

Évaluer le niveau théorique et pratique du pilote afin de définir le niveau de progression et reprendre une formation en fonction.

### 3. EXERCICES EN VOL

Les exercices en vols sont aux choix de l'instructeur.

### 4. MÉTHODES DE FORMATION

Le vol sera précédé d'un briefing pour évaluer les connaissances et le niveau du pilote. Il durera au minimum 20 minutes.

<b>Pilote stagiaire :</b>	<b>Responsable pédagogique</b> (ou FI désigné par ce dernier) :	
<b>Heures de vol en formation SEP(T) ou TMG</b>	DC :	Solo :

## EVALUATION THÉORIQUE

Date et contenu :

DÉTAILS DU VOL	DÉBRIEFING DU VOL
Date : Avion : Temps de vol :	

Remplir le tableau de suivi de progression Théorique et Pratique en fonction de l'évaluation

Oui

**Remarques**  
(ex. exercice particulier à réaliser, sujet théorique à revoir, etc.)

Signature du pilote :

Signature de l'instructeur :



# SEP(T) ou TMG

PÉDAGOGIQUE  
CHRONOLOGIQUE  
MÉTHODIQUE

Les qualifications de classe SEP(T) et TMG sont les qualifications qui permettent de piloter la plupart des avions « légers » des aéroclubs et des écoles de pilotage.

Ce programme de formation vous préparera à l'examen avec **méthode, précision et efficacité** :

- Un outil efficace pour traiter l'ensemble du **programme obligatoire de l'examen**,
- Une formation pratique organisée selon **les sections de l'examen**,
- Une progression **adaptable à tous les profils de pilote**.



**Thibault PALFROY** a pensé et écrit ce programme de formation qui répond aux exigences de la réglementation européenne. Il nous livre ici un programme pratique et concis qui rassemble ses expériences d'instructeur et d'examineur pour la licence PPL/LAPL mais également de pilote de transport militaire, de pilote de jet privé, de pilote commercial long courrier sur A350 et maintenant de pilote de ligne chez Air France/Transavia.

Instructeur bénévole depuis l'âge de 24 ans puis examinateur à 28 ans, il a instruit dans les aéroclubs de Creil, Quiberon et Aigle de Saint-Maur.

Il est également le créateur du site de formation pratique *Good Pilot* (voir → [www.goodpilot.fr](http://www.goodpilot.fr)).

