

NOM DU PILOTE :

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

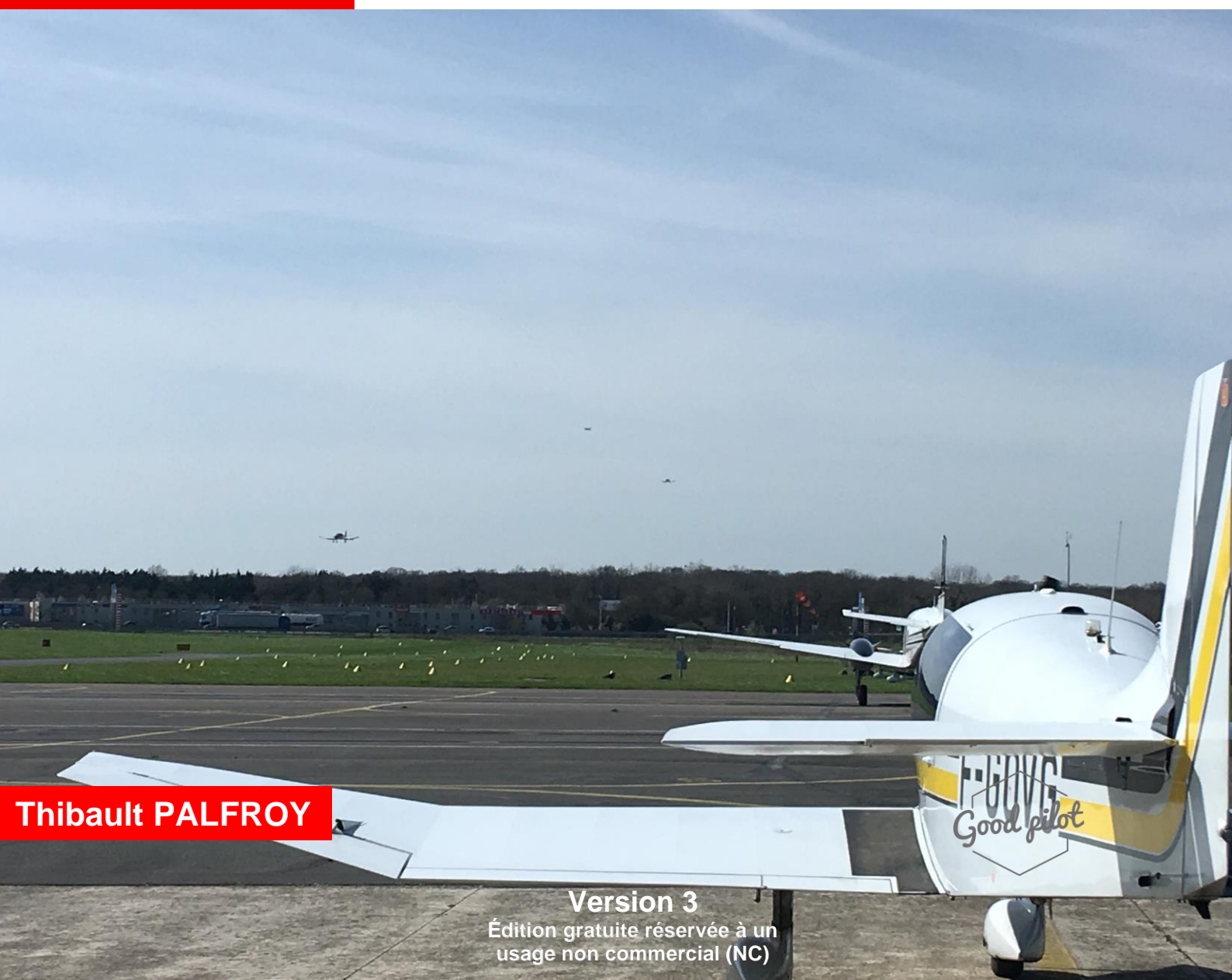
DATE DE RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION : ... / ... /

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

RENOUVELLEMENT SEP(T) ou TMG



Thibault PALFROY

Version 3

Édition gratuite réservée à un
usage non commercial (NC)

PROGRAMME DE FORMATION

RENOUVELLEMENT SEP(T) ou TMG

Version 3 – février 2024

Édition gratuite réservée à un
usage non commercial (NC)

Mises à jour de la version 2.0, aout2022

Pages	Mises à jour
Programme de formation	Création
Livret de progression	Changement de la mise en page

Mises à jour de la version 2.1, octobre2022

Pages	Mises à jour
0-1	Clarification : ① Objectifs de la remise à niveau et ② Cas de l'évaluation initiale uniquement orale
0-1	Suppression du réentraînement sur BITD/FSTD
0-3 / 0-4 / 0-6	Ajout de la possibilité pour l'instructeur de rajouter à la remise à niveau des cours/exercices additionnel(s) qui ne sont pas au programme officiel

Mises à jour de la version 3, février2024

Pages	Mises à jour
0-6	Ajout de l'exercice 5.5 Coupure et redémarrage du moteur (à une altitude sûre si effectué sur aéronef) <u>Formation TMG uniquement</u>

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 :

Heures de vol SEP avant formation :

Type de licence :

École/aéroclub (ATO/DTO) ou Instructeur isolé en charge de la formation

Formalités administratives (copies)

- Certificat médical du stagiaire
- Autorisation de vol solo signée par les deux parents (pour les stagiaires mineurs)
- Licence du stagiaire
- 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.

Signature du pilote stagiaire :

Précédée de la mention « lu et approuvé »

PLAN DE FORMATION

① OBJET DE LA FORMATION

Effectuer une formation de remise à niveau pour le pilote stagiaire en vue du renouvellement de sa qualification **SEP(T)** (et éventuellement à la(les) variante(s) associée(s) à l'avion utilisé) ou de sa qualification **TMG**.

② CONDITIONS D'ENTRÉE EN FORMATION

Posséder une licence **PPL(A)** ou **CPL(A)** ou **ATPL(A)**.

Pilotes LAPL(A) : si les privilèges de leur licence étaient associés à une classe SEP(T) ou TMG mais qu'ils ne répondent plus aux exigences en matière d'expérience récente, ils doivent se référer au FCL.140.A.LAPL(A)

Posséder un **certificat médical** approprié avant l'examen en vol.

③ ORGANISME DE FORMATION

Les organismes ci-dessous peuvent effectuer cette formation de remise à niveau :

- ✓ **ATO** ou **DTO** ;
- ✓ **Instructeur isolé** si la qualification est arrivée à échéance depuis moins de 3 ans.

Les instructeurs délivrant la formation devront posséder les qualifications et les variantes appropriées à l'instruction dispensée.

④ STRUCTURE DU STAGE – ÉVALUATION INITIALE

La remise à niveau théorique et pratique sera adaptée : à l'**expérience du pilote** stagiaire, au **temps écoulé depuis la fin de validité** de la qualification, à l'**avion utilisé pour la remise à niveau** et/ou l'examen, à la possession éventuelle par le pilote d'une **qualification sur un autre type/classe** d'aéronef et, enfin, à la **performance du pilote lors de l'évaluation initiale** en vol (si jugé nécessaire).

A titre d'exemple, un pilote ayant une SEP expiré depuis ≥ 2 ans mais possédant une TMG et volant sur cette classe d'avion pourrait avoir les compétences nécessaires pour présenter l'examen sans remise à niveau. À l'inverse, un pilote ayant une SEP expiré depuis 3 mois, n'ayant pas volé sur SEP depuis 2 ans et ne possédant pas de TMG pourrait avoir besoin d'une remise à niveau théorique et pratique incluant des exercices de navigation.

Les objectifs de cette remise à niveau sont :

- ✓ Amener le pilote à **obtenir les compétences** (théoriques et pratiques) lui permettant d'exploiter la classe avion avec **un niveau acceptable de sécurité**,
- ✓ **Présenter le pilote à l'examen** avec le maximum de chance de réussite.

Ainsi, l'organisme de formation effectuera une **Évaluation initiale de son niveau de compétence** :

(1) Rencontre avec le pilote pour une évaluation **orale* ou orale et en vol** ;

(2) L'instructeur **définit la nécessité ou non d'un programme de remise à niveau**. Si applicable, il définit le **contenu de la formation** théorique et/ou pratique ;

**Le choix d'une évaluation initiale uniquement orale doit rester exceptionnelle et réservée à des profils particuliers.*

⑤ STRUCTURE DU STAGE – REMISE À NIVEAU THÉORIQUE

La formation théorique est à minima les « **Cours à faire** » listés dans le **TABLEAU RECAPITULATIF**. L'**examen théorique sera conduit oralement** par l'examineur pendant l'examen pratique.

⑥ STRUCTURE DU STAGE – REMISE À NIVEAU PRATIQUE

Les exercices à réaliser sont à minima les « **Exercices à faire** » listés dans le **TABLEAU DES EXERCICES**. Les exercices seront réalisés sur avion.

Note : Ces exercices sont extraits du compte rendu pour l'examen en vol pour la classe SEP(T) ou TMG.

La durée de chaque vol sera fonction du programme prévu. Chaque vol sera précédé d'**un briefing avant vol** et d'**un débriefing après le vol avec l'instructeur** d'une durée adaptée à l'expérience du stagiaire (≈15min à 30min semble une bonne pratique).

⑦ CAS PARTICULIER D'UNE FORMATION AUX VARIANTES

Si le pilote stagiaire effectue la remise à niveau et/ou l'examen sur **un avion possédant une variante** il devra accomplir la **formation spécifique incluse dans les cours et exercices optionnels**.

La formation ou le contrôle de compétences portant sur cette variante **sera inscrit dans le carnet de vol du pilote** (ou dans un document équivalent) et sera signée par l'instructeur ou l'examineur le cas échéant.

⑧ SUPPORTS DE FORMATION

Voici quelques exemples des supports pouvant être utilisés par le(s) instructeur(s) :

Guide de l'instructeur VFR de l'ENAC, **Manuel de vol** de(s) avions(s) utilisé(s), **AIRCREW** (ex. : Part-FCL, Part-NCO), **SERA**, **Règlements nationaux** (ex. : Arrêté du 12 juillet 2019), **Fiches de synthèse** Good Pilot, **Vidéos** Good Pilot (ex. : Intégration terrain non contrôlé, gestion de plusieurs réservoirs en vol, vol en FL, etc.), **Livret de briefing** Good Pilot (ex. : formation VP, formation RU), etc.

⑨ DURÉE DE FORMATION

Cette formation de remise à niveau étant prévue pour une qualification dans le cadre d'une activité de loisir, **aucune fréquence de vol ou calendrier précis de formation n'est imposé**.

⑩ FIN DE FORMATION

En fin de remise à niveau, lorsque le pilote stagiaire possède **le niveau de compétence requis pour exploiter l'aéronef en toute sécurité**. l'ATO ou le DTO le présentera à l'examen en vol.

Le responsable pédagogique (ou une personne désignée par ce dernier) remplira **la première page du FORMULAIRE DE FORMATION ET COMPTE-RENDU D'EXAMEN PRATIQUE** et **l'ATTESTATION DE FORMATION EN VUE D'UN RENOUELEMENT** qui sont en annexe à ce programme (→www.goodpilot.fr). Le pilote stagiaire les présentera à l'examineur avec ce document (livret de progression).

Ces formulaires et le livret de progression (ou une copie) seront archivés au **minimum 3 ans** après la fin de la formation.

⑪ CAS DE L'ÉCHEC À L'EXAMEN

En cas d'échec (ou de réussite partielle) à l'examen, il conviendra de programmer un ré-entraînement adapté aux raisons ayant motivées cet échec. Ce ré-entraînement sera défini par l'organisme en charge de la formation.

ÉVALUATION INITIALE

Détails	Observations
<p>Date :</p> <p>Instructeur :</p> <p>(dans le cas d'une évaluation en vol)</p> <p>Avion :</p> <p>Temps de vol :</p>	
	<p style="text-align: center;">Remise à niveau ?</p> <p><input type="checkbox"/> OUI → définir les : - « Cours à faire* » dans la remise à niveau théorique ; et/ou - « Exercices à faire* » dans la remise à niveau pratique. <i>*l'instructeur à la liberté de rajouter des cours/exercices additionnel(s) qui ne sont pas au programme officiel.</i></p> <p><input type="checkbox"/> NON → justifier le choix dans la case <i>Observations</i> et remplir la première page du <i>FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EXAMEN PRATIQUE</i> ainsi que l'<i>ATTESTATION DE FORMATION EN VUE D'UN RENOUVELLEMENT</i></p>

REMISE À NIVEAU THÉORIQUE

TABLEAU RÉCAPITULATIF

AMC1 FCL.725(a) en annexe à ce document → détail du contenu de chacun des cours obligatoires

Cours	Cours à faire (cocher)	Date + trigramme FI
(a) Liste détaillée relative à la structure et les équipements de l'avion, utilisation normale des systèmes et dysfonctionnements (1) dimensions : largeur minimum de piste requise pour effectuer un virage de 180° (2) moteur y compris l'unité de puissance auxiliaire : (3) circuit carburant (4) pressurisation et conditionnement d'air (5) protection contre la pluie et le givrage, essuie-glaces et (6) circuit hydraulique (7) train d'atterrissage : (8) commandes de vol et dispositifs hypersustentateurs (9) alimentation électrique (10) instruments de vol, communications, radar et équipement de navigation, pilote automatique et enregistreurs des données de vol (11) poste de pilotage, cabine passagers et soute (12) équipements de secours, mise en œuvre et utilisation des équipements de secours dans l'avion (13) système pneumatique	<input type="checkbox"/>	
(b) Limitations (1) limitations générales (2) limitations moteur (3) limitations de systèmes (4) liste minimale d'équipements	<input type="checkbox"/>	
(c) Performance, planification des vols et suivi du vol : (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 (2) planification de vol dans des conditions normales et anormales (3) suivi du vol	<input type="checkbox"/>	
(d) masse et centrage et avitaillement : (1) masse et centrage (2) avitaillement au sol, connecteurs d'avitaillement	<input type="checkbox"/>	
(e) procédures d'urgence : (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 (2) Exécution des procédures anormales et d'urgence	<input type="checkbox"/>	
Cours optionnels (en fonction de l'avion utilisé)	/	/
Variante VP - hélice à pas variable	<input type="checkbox"/>	
Variante RU - train rentrant	<input type="checkbox"/>	
Variante T - moteur turbocompressé	<input type="checkbox"/>	
Variante P - cabine pressurisée	<input type="checkbox"/>	
Variante TW - roulette de queue	<input type="checkbox"/>	
Variante EFIS	<input type="checkbox"/>	
Variante SLPC - monomanette	<input type="checkbox"/>	
FMS (Flight management systems)		
Cours additionnel(s) (au choix de l'instructeur)	/	/
	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	

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 de fin de la formation théorique :

Durée totale de la formation théorique :

REMISE À NIVEAU PRATIQUE

TABLEAU DES EXERCICES

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

* → exercices obligatoires lors de l'examen

SUIVI DE LA FORMATION PRATIQUE

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

Date de fin de la formation pratique :

Durée totale de la formation pratique (HdV avion) :

Remplir la partie la première page du *FORMULAIRE DE COMPTE-RENDU D'EXAMEN PRATIQUE* et l'*ATTESTATION DE FORMATION EN VUE D'UN RENOUVELLEMENT*



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 permettra une remise à niveau 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.

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).

