



# LA PROROGATION OU LE RENOUVELLEMENT D'UNE QUALIFICATION DE CLASSE SEP OU TMG

## PROROGATION OU RENOUVELLEMENT ?

**PROROGATION : acte permettant de conserver les privilèges de sa qualification au-delà de la validité de celle-ci alors que sa date de validité n'est pas dépassée.**

Deux solutions pour proroger sa qualification SEP ou TMG :

- Soit par conditions réalisées dans les 12 derniers mois de validité. Maintien de compétences vérifié par un instructeur ;
- Soit, si conditions non réalisées ou choix du pilote, par réentraînement et vérification de ses compétences avec un instructeur, puis par la réussite à un contrôle de compétences réalisé par un examinateur.

On parle des conditions réalisées si 12 heures de vol effectuées dans la classe concernée et dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification, dont au moins six heures en PIC, avec 12 atterrissages et 12 décollages ainsi qu'un vol de maintien de compétences avec un instructeur d'une durée d'au moins une heure.

**RENOUVELLEMENT : acte permettant de retrouver les privilèges de sa qualification alors que la validité de celle-ci est dépassée.**

## PROROGATION DE LA QUALIFICATION DE CLASSE SEP

### 1/ QUELLES DISPOSITIONS ?

Les dispositions du FCL.740.A 1) i) s'appliquent :

FCL.740.A Prorogation des qualifications de classe et de type - avions -

b) Prorogation des qualifications de classe monopilote monomoteur.

1) Qualifications de classe d'avion monomoteur à pistons et qualifications de TMG.

En cas de prorogation des qualifications de classe d'avion monopilote monomoteur à pistons ou des qualifications de classe de TMG, le candidat devra :

**i) au cours des 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification, réussir, avec un examinateur, un contrôle de compétences dans la classe concernée**, conformément à l'Annexe 4 de ce document et en adéquation avec les éléments du formulaire du compte rendu de contrôle de compétence « 17Formexa » disponible sur le site de la DGAC; **ou**

**ii) au cours des 12 mois précédant la date d'expiration** de la qualification, accomplir 12 heures de vol dans la classe concernée, avec :

- 6 heures de vol en tant que PIC,
- 12 décollages et 12 atterrissages, et
- une évaluation-formation en vue du maintien de compétences comprenant au moins 1 heure du temps de vol requis avec un instructeur de vol (FI) ou un instructeur de qualification de classe (CRI).

Les candidats seront exemptés de cette formation s'ils ont réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion.

### 2/ PROROGATION AVEC CONDITIONS RÉALISÉES (Cas général)

Composantes de ce type de prorogation :

- Auto-évaluation du pilote sur ses compétences, comportement et perfectionnements possibles ;
- Révision des connaissances (préparation des vols, météo, réglementation, manuel de vol, ...).
- Vol de maintien de compétences d'une heure minimum.

Composantes complémentaires (non obligatoires mais fortement conseillées)

- Reconnaissance des limites du pilote ;
- Introduction à la gestion des erreurs et menaces ainsi qu'aux notions de facteurs humains.

## **2.1 QUEL CONTENU POUR CE MAINTIEN DE COMPÉTENCES DANS LE CADRE D'UNE PROROGATION ?**

- Un guide vous est proposé en Annexe 1 de ce document et pourra être archivé dans le dossier du pilote au sein de l'aéroclub.

## **2.2 LE VOL DE MAINTIEN DE COMPÉTENCES POUR PROROGATION (Conditions réalisées)**

- A lieu dans le cadre de la prorogation de QC SEP ou TMG par expérience ;
- Se fait dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe SEP ou TMG ;
- A une durée d'une heure au minimum.

## **2.3 QUI PEUT CONDUIRE CE MAINTIEN DE COMPÉTENCE POUR LA PROROGATION ?**

- Un instructeur de vol FI(A) ou CRI(A),
- Un instructeur de vol FI(A) restreint sous la responsabilité d'un instructeur de vol FI(A) complet.

Ce maintien de compétence peut s'effectuer en ATO ou en OD.

## **2.4 COMMENT FIGURENT LES HEURES SUR LE CARNET DE VOL ?**

Le vol de maintien des compétences est un vol en double commande et répertorié en tant que tel. Le FI ou le CRI qui conduit le vol est le PIC (Pilot In Command) et le pilote agit en tant qu'élève pilote.

## **2.5 QUELLE MENTION SUR LE CARNET DE VOL**

- Si le résultat du vol de maintien de compétence est satisfaisant, le FI ou le CRI qui a conduit le vol appose une mention sur le carnet de vol du pilote attestant de la réussite.

Vol de maintien de compétence le :    Nom / Prénom :    N° de FI ou CRI :    Date :    Signature du FI/CRI

Si le résultat du vol de maintien de compétences n'est pas satisfaisant, le FI ou le CRI qui a conduit le vol n'appose aucune mention autre que son nom et son numéro d'instructeur sur le carnet de vol du pilote et le vol est considéré comme un vol en DC.

## **2.6 LES DISPENSES POUR UN VOL DE MAINTIEN DES COMPETENCES :**

Sont dispensés de vol de maintien de compétences, les pilotes qui, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification de classe SEP, ont :

- Réussi un contrôle de compétences pour la qualification de classe ou de type, un examen pratique ou une évaluation des compétences pour toute autre classe ou tout autre type d'avion sera dispensé de cette formation.

Sont donc compris dans ces dispenses les contrôles de compétences (AoC) suivants :

- Contrôle de compétence (AoC) en vue de la délivrance de la qualification FI(A) ;
- Contrôle de compétence (AoC) en vue de la prorogation ou du renouvellement de la qualification FI(A).

## **3/ PROROGATION AVEC CONTRÔLE DE COMPÉTENCES (Conditions non réalisées ou Choix du Pilote)**

- Ce vol se réalise dans les 3 mois précédant la date d'expiration de la qualification.

### **3.1 QUI PEUT CONDUIRE CE VOL DE CONTROLE DE COMPÉTENCES POUR UNE PROROGATION ?**

- Ce vol est un contrôle de compétences donc ne peut être réalisé que par un examinateur FE.

### **3.2 COMMENT FIGURENT LES HEURES SUR LE CARNET DE VOL ?**

Le contrôle de compétences est un vol en double commande et répertorié en tant que tel.

Le FE qui conduit le vol est le PIC (Pilot In Command) et le pilote agit en tant que pilote non responsable du vol.

### **3.3 QUEL CONTENU POUR CE CONTROLE DE COMPÉTENCES POUR UNE PROROGATION ?**

- Conforme à l'Annexe 4 de ce document et utilisation du compte rendu de contrôle de compétence « 17Formexa » disponible sur le site de la DGAC.

### **3.4 LES PERFORMANCES ACCEPTABLES**

Le candidat devra démontrer sa capacité à :

- Manoeuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- Exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision ;
- Faire preuve de jugement dans la conduite du vol ;
- Appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- Garder à tout instant le contrôle de l'avion (réussite d'une procédure ou d'une manoeuvre sans doute).

### **3.5 TRAITEMENT DE L'ÉCHEC**

- Dans le cadre du test en vol avec un FE, la sanction du vol peut être : Réussite, Réussite partielle ou Echec.
- Un contrôle de compétences non satisfaisant suspend la validité de la qualification de classe SEP ou TMG.



## RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION DE CLASSE SEP

### 1/ QUELLES DISPOSITIONS ?

Les dispositions du FCL.740 et de l'AMC1 FCL.740 (b) (1).A 1) i) s'appliquent :

#### **FCL.740 Validité et renouvellement de qualifications de classe et de type**

- a) La période de validité des qualifications de classe et de type sera d'un an, à l'exception des qualifications de classe monopilote monomoteur, dont la période de validité sera de 2 ans sauf spécification contraire dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément à la Part 21 du règlement 216 de l'EASA.
- b) Renouvellement. Si une qualification de classe ou de type est arrivée à échéance, le candidat devra :
  - 1) suivre une formation de remise à niveau auprès d'un ATO ou un OD si requis pour atteindre le niveau de compétences nécessaire à l'exploitation en toute sécurité du type ou de la classe d'aéronef pertinent et
  - 2) réussir un contrôle de compétences, dont les éléments figurent sur le formulaire du compte rendu de contrôle de compétence « 17Formexa » disponible sur le site de la DGAC.

#### **AMC1 FCL.740 (b) (1) Validité et renouvellement des qualifications classe et de type**

##### **RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE: STAGE DE REMISE A NIVEAU**

- (a) Le paragraphe (b) (1) du FCL.740 détermine que si une qualification de classe ou de type est périmée, le candidat doit suivre une formation de remise à niveau dans un ATO ou un OD.

L'objectif de la formation est d'atteindre le niveau de compétence nécessaire pour piloter le type ou la classe d'avion concerné en toute sécurité.

Le nombre d'heures de la formation complémentaires nécessaire doit être déterminé au cas par cas par l'ATO ou par l'OD, en tenant compte des facteurs suivants :

- (1) **L'expérience du candidat** : l'instructeur doit vérifier l'expérience du candidat inscrite sur son carnet de vol, et, si nécessaire, procéder à une évaluation sur simulateur de vol agréé.
- (2) **La complexité de l'avion.**
- (3) **Le temps écoulé depuis la fin de validité de la qualification.**  
Le nombre d'heures de formation en vue de la remise à niveau est dépendante du temps d'inactivité de la qualification et sera augmenté en fonction de ce temps écoulé.  
Dans certains cas, après évaluation du pilote, et quand la durée est très courte (moins de 3 mois), l'instructeur peut déterminer qu'aucune formation complémentaire n'est nécessaire.
- (4) **Recommandations pour remise à niveau en fonction de la période d'inactivité de la qualification :**
  - (i) qualification expirée **depuis moins de 3 mois** :  
aucune condition supplémentaire ;
  - (ii) qualification expirée **depuis plus de 3 mois mais moins d'une année** :  
un minimum **de deux sessions de formation** ;
  - (iii) qualification expirée **depuis plus d'un an mais moins de 3 années** :  
un minimum de **trois sessions de formation** au cours desquels les dysfonctionnements les plus importants des systèmes disponibles sont couverts ;
  - (iv) qualification expirée **depuis plus de 3 ans** :  
le candidat devrait subir la **formation requise pour la délivrance initiale de la qualification.**

(b) Après avoir déterminé les besoins du candidat, l'instructeur de l'ATO ou de l'OD doit développer un **programme de formation individuel** qui sera basé sur la formation initiale en vue de la délivrance de la qualification et devra se concentrer sur les aspects où le candidat a rencontré le plus de difficultés.

(c) Après le suivi complet et satisfaisant de la formation, l'instructeur de l'ATO ou de l'OD devrait délivrer au candidat **un certificat ou toute autre preuve documentaire** selon lequel la formation a été réalisée avec succès, **qui sera soumis à l'autorité compétente** lors de la demande de renouvellement. **Voir Annexe 4.**

**Le certificat ou la preuve documentaire doit contenir une description du programme de formation. Voir Annexes 2 et 3.**

## 2/ LES OBJECTIFS DE LA FORMATION (EN OD OU ATO)

- Evaluer et recycler éventuellement les connaissances théoriques ;
- Réviser tous les items pratiques du vol ;
- Rétablir un niveau acceptable en matière de sécurité des vols ;
- Atteindre le niveau de compétence nécessaire pour piloter le type ou la classe d'avion concerné en toute sécurité,
- Démontrer le niveau de performance requis lors du contrôle de compétence.

**Remarque :** Le nombre d'heures de la formation complémentaire doit être déterminé au cas par cas par l'ATO ou l'OD.

## 3/ LES PERFORMANCES ACCEPTABLES

Le candidat devra démontrer sa capacité à :

- Manoeuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations ;
- Exécuter toutes les manoeuvres avec souplesse et précision ;
- Faire preuve de jugement dans la conduite du vol ;
- Appliquer ses connaissances aéronautiques ;
- Garder à tout instant le contrôle de l'avion de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manoeuvre ne laisse jamais de doute.

Les limitations suivantes seront applicables, éventuellement adaptées, pour tenir compte de conditions turbulentes et des qualités de vol, ainsi que des performances de l'avion utilisé. La prise en compte des écarts et la réactivité du pilote sont des éléments déterminants dans l'appréciation de sa compétence.

**Altitude : ± 100 Pieds**

**Cap ou alignement avec les aides radio: ± 5 °**

**Vitesse: ± 5 nœuds, avec panne moteur simulée +10 / -5 nœuds.**

## 4/ LES CRITÈRES D'ÉVALUATION DES COMPÉTENCES

Il s'agit de personnaliser la formation en fonction de plusieurs critères de jugement et d'un constat de compétence réalisé à partir d'une préparation d'un vol ou d'une navigation ainsi que lors d'un vol.

Les facteurs de jugement suivants interviendront en complément dans le choix du programme de formation personnalisé :

- L'expérience du candidat au vu de son carnet de vol.  
*Ce facteur pourrait également être observé et confirmé lors d'un vol d'évaluation ;*
- La durée de la période sans validité de qualification.
- La complexité de l'avion.

Dans tous les cas, un vol déterminera les atouts et faiblesses du candidat, les items devant être confortés et le programme de formation qui permettra d'obtenir le niveau de performance attendu.

## 5/ QUI PEUT CONDUIRE CE VOL DE CONTROLE DE COMPÉTENCES DANS LE CADRE D'UN RENOUVELLEMENT ?

- Ce vol se fait avec un examinateur FE, sans déclaration préalable à l'Autorité (DSAC/IR).

## 6/ QUEL CONTENU POUR CE CONTROLE DE COMPÉTENCES DANS LE CADRE D'UN RENOUVELLEMENT ?

- Conforme à l'Annexe 4 de ce document et utilisation du compte rendu de contrôle de compétence 17Formexa disponible sur le site de la DGAC.

## 7/ TRAITEMENT DE L'ÉCHEC

- Dans le cadre du test en vol avec un FE, la sanction peut être : Réussite, Réussite partielle ou Echec.

## 8/ LES MODALITÉS DE LA FORMATION EN VUE DU RENOUVELLEMENT

(S'APPLIQUENT EN OD ET EN ATO)

- **Qualification SEP expirée depuis moins de 3 mois :**

Dans certains cas et après évaluation du pilote et de son expérience récente, l'ATO peut déterminer qu'aucune formation complémentaire n'est nécessaire. Il délivre au pilote une attestation de formation au renouvellement validant ainsi son niveau auprès de l'Autorité et de l'examineur qui assurera son contrôle.

Dans le cas contraire, une évaluation du niveau de compétence du pilote sera décidée par l'ATO et mise en place lors d'un vol. Après évaluation positive du niveau de compétence, si aucun item pratique n'a posé de problème, si tous les aspects de préparation du vol ont été correctement effectués, le Responsable pédagogique de l'ATO ou les instructeurs concernés peuvent décider de délivrer au pilote une attestation de formation au renouvellement validant ainsi son niveau auprès de l'Autorité et de l'examineur qui assurera son contrôle.

➤ **Qualification SEP expirée depuis plus de 3 mois mais moins d'une année :**

Après examen et recyclage des connaissances concernant les évolutions de la réglementation, les caractéristiques de l'avion, de ses performances et du traitement des urgences et la préparation d'un vol, deux vols de réentraînement au minimum doivent être programmés et réalisés avant délivrance de l'attestation de formation au renouvellement.

➤ **Qualification SEP expirée depuis plus d'un an mais moins de 3 années :**

Afin de compléter les aspects théoriques cités dans le paragraphe précédent, trois vols d'entraînement au minimum doivent être programmés, incluant toutes les phases critiques d'urgence et les situations délicates. Les pannes des systèmes et instruments devront avoir été vues, démontrées et réalisées par le candidat avec succès avant délivrance de l'attestation de formation au renouvellement.

➤ **Qualification SEP expirée depuis plus de 3 ans :**

Un recyclage systématique des connaissances théoriques concernant les évolutions de la réglementation, les caractéristiques de l'avion, de ses performances et du traitement des urgences doit être réalisé.

Le programme de formation pratique prendra appui sur la révision et le contrôle satisfaisant de l'ensemble des items composant la délivrance de la licence monomoteur à pistons sans toutefois l'obligation d'une navigation longue distance.

Les items obligatoires (mandatory) du contrôle de compétence seront particulièrement revus et devront être restitués sans dépassement des tolérances avant délivrance de l'attestation de formation au renouvellement.



## ANNEXES

**Annexe 1 : PROROGATION PAR CONDITIONS RÉALISÉES**

**FORMULAIRE DE VÉRIFICATION DES COMPOSANTES DU MAINTIEN DE COMPÉTENCES.**

**PHASE SOL : CONNAISSANCES ESSENTIELLES - PRÉPARATION DU VOL - BRIEFING AVANT VOL**

**PHASE VOL : MANIABILITÉ - NAVIGATION - COMPORTEMENT - GESTION DES MENACES ET ERREURS**

**Annexe 2 : PROROGATION OU RENOUVELLEMENT PAR CONTRÔLE DE  
COMPÉTENCES**

**GUIDE DE VÉRIFICATION DES CONNAISSANCES ET FORMATION THÉORIQUE ÉVENTUELLE  
POUR PROROGATION OU RENOUVELLEMENT QC.**

**Annexe 3 : PROROGATION OU RENOUVELLEMENT PAR CONTRÔLE DE  
COMPÉTENCES**

**GUIDE DE VÉRIFICATION EN VOL ET FORMATION PRATIQUE ÉVENTUELLE  
POUR PROROGATION OU RENOUVELLEMENT QC.**

**Annexe 4 : PROROGATION OU RENOUVELLEMENT PAR CONTRÔLE DE  
COMPÉTENCES**

**ATTESTATION DE FORMATION EN VUE DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES**

**POUR PROROGATION OU RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION DE CLASSE SEP OU TMG.**



**PROROGATION PAR CONDITIONS RÉALISÉES**

**FORMULAIRE DE VÉRIFICATION DU MAINTIEN DE COMPÉTENCES.**

PILOTE	VOL	INSTRUCTEUR
Nom : _____ Prénom : _____ Date de naissance : _____ N° de licence : _____  <b>Dans les 12 derniers mois avant date de fin de validité :</b> H de vol totales : _____ H de vol en DC : _____ Nre Atterrissages : _____	Date du vol : _____ Avion ou TMG Type : _____ Immatriculation : _____  H Départ : _____ H Arrivée : _____  Durée totale du vol : _____ Météo : _____	Nom : _____ Prénom : _____  N° de qualification FI : _____  Validité qualif FI : _____ Validité médicale : _____
Fin de validité QC SEP ou TMG : _____		Validité médicale : _____
PHASE SOL : CONNAISSANCES - PRÉPARATION DES VOLS - BRIEFING		
<p><i>La phase sol a lieu à l'issue de la phase d'auto-évaluation du pilote. Elle permet d'aborder avec le FI ou le CRI qui conduit le maintien de compétences les éléments de connaissances ayant besoin d'être complétés. La liste ci-dessous constitue un aide-mémoire des vérifications essentielles. En italique gras, sujets obligatoires.</i></p>		
<input type="checkbox"/> Les éléments décisionnels techniques et réglementaires de la réalisation du vol (Règle n°1 des cinq doigts : Documents avion, Carburant, Masse et centrage, MTO, Notams et Sup AIP).		
<input type="checkbox"/> Les éléments décisionnels météo de la réalisation du vol (Règle n°2 des cinq doigts : Visi, Plafond, Nébulosité, Vent et Précipitations).		
<input type="checkbox"/> Dispositions spécifiques du manuel de vol (limitations, urgences).		
<input type="checkbox"/> Devis de masse et centrage		
<input type="checkbox"/> Performances avion, vitesses d'évolution		
<input type="checkbox"/> Gestion carburant		
<input type="checkbox"/> <b>Gestion de la menace et de l'erreur</b>		
<input type="checkbox"/> Météo / NOTAMS		
<input type="checkbox"/> Structure de l'espace aérien		
<input type="checkbox"/> Procédures espaces aériens (dont demande de clairance),		
<input type="checkbox"/> Turbulence de sillage		
<input type="checkbox"/> Facteurs humains		
<input type="checkbox"/> Prise de décision en cas de conditions météo défavorables		
<input type="checkbox"/> <b><i>Anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier un vol non intentionnel en conditions IMC.</i></b>		
<input type="checkbox"/> <b><i>Utilisation des moyens de radiocommunication et de radionavigation classiques sans utilisation du GPS en cas de dégradation des conditions météo.</i></b>		
<input type="checkbox"/> Objectif destination		
<input type="checkbox"/> Perte de contrôle (dont Controlled Flight Into Terrain (CFIT))		
<input type="checkbox"/> Gestion sol et vol de ses passagers		
<u>Autres sujets traités :</u>		

**PROROGATION PAR CONDITIONS RÉALISÉES**  
**FORMULAIRE DE VÉRIFICATION DU MAINTIEN DE COMPÉTENCES.**

<b>PILOTE</b>	Nom / Prénom :	N° de licence :
<b>PHASE VOL : VOL DE MAINTIEN DE COMPÉTENCES</b>		
<p><i>Le tableau ci-après, dédié à la phase vol du maintien de compétences, comporte deux colonnes.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ <i>La colonne A VERIFIER met en avant le contenu du vol de maintien de compétences tel qu'il a été déterminé par le FI ou CRI et le pilote. Ce contenu varie en fonction des aspirations et de l'auto-évaluation du pilote.</i></li> <li>❖ <i>La colonne VERIFIÉ confirme la conformité avec le standard attendu pour chaque item pratique de cette proposition de programme et affirme ainsi un maintien de compétences acquis pour ces items abordés lors du vol.</i></li> </ul>		
<b>MANIABILITE</b> (y compris certaines situations d'urgence ou délicates)		<b>A VÉRIFIER</b>
		<b>VÉRIFIÉ</b>
Vérifications « Avant vol », « Démarrage », « Roulage » et « Point d'arrêt »		<input type="checkbox"/>
Décollage, tour de piste, atterrissage		<input type="checkbox"/>
Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses air, notamment à des vitesses air extrêmement faibles, avec ou sans volets		<input type="checkbox"/>
Décrochage en lisse et sortie avec puissance moteur		<input type="checkbox"/>
Approche du décrochage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration Approche		<input type="checkbox"/>
Virages serrés (45 °) (y compris la reconnaissance et la récupération du virage engagé)		<input type="checkbox"/>
Descente en virage à grande inclinaison moteur réduit		<input type="checkbox"/>
Conscience de la situation en cas de l'approche du décrochage en configuration atterrissage		<input type="checkbox"/>
Approche interrompue à hauteur minimale autorisée		<input type="checkbox"/>
Situations d'urgence et de détresse : Panne au décollage, Panne volets, Décollage interrompu, ...		<input type="checkbox"/>
Gestion de la menace et de l'erreur		<input type="checkbox"/>
Autres items de pilotage traités :		
<b>NAVIGATION</b> (y compris certaines situations d'urgence ou délicates)		<b>A VÉRIFIER</b>
		<b>VÉRIFIÉ</b>
Procédures déroutement		<input type="checkbox"/>
Utilisation des aides radioélectriques - Radionavigation		<input type="checkbox"/>
Suivi de carte		<input type="checkbox"/>
Gestion carburant		<input type="checkbox"/>
Interruption Volontaire du Vol		<input type="checkbox"/>
Procédures et Phraséologie en espaces aériens		<input type="checkbox"/>
Panne moteur en campagne		<input type="checkbox"/>
Tour de piste basse hauteur		<input type="checkbox"/>
Atterrissage de précision		<input type="checkbox"/>
Autres items de navigation traités :		
<input type="checkbox"/> Satisfaisant <input type="checkbox"/> Non satisfaisant NOM et signature de l'instructeur :  Signature du pilote :		<u>Remarques éventuelles :</u>  



## PROROGATION OU RENOUELEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES

### GUIDE DE VÉRIFICATION DES CONNAISSANCES ET FORMATION THÉORIQUE ÉVENTUELLE POUR PROROGATION OU RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION SEP OU TMG.

<b>PILOTE</b>	NOM / Prénom :	N° de licence :	Date :	Signature :
<b>INSTRUCTEUR</b>	NOM / Prénom :	N° de qualif FI :	Date :	Signature :

	MODULE SOL	VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
<b>R È G L E M E N T A T I O N</b>	AIRCREW Part---FCL. Annexe 1 Licences Qualifs Sous Parties A, C, H et I.			
	SERA Domaine d'application, Règles générales Parties 1, 2, et 3.			
	SERA Plans de vol Conditions VMC pour VFR Parties 4 et 5 --- Vols VFR spéciaux en CTR.			
	SERA Classification des espaces aériens, Services assurés et prescription de vol ; Partie 6.			
	SERA Services de la circulation aérienne. Parties 7, 8, 9 et 10 et appendices concernés.			
	AIR OPS Règlement UE n°965 Annexe n°7 Partie NCO Exploitation aéronef non complexe à fins non commerciales.			

<b>M A N U E L D E V O L</b>	Connaissance de l'avion utilisé.			
	Limitations.			
	Traitement des urgences.			
	Performances décollage, croisière et atterrissage.			
	Consommation aux diverses puissances.			
	Devis de masse et centrage.			
	Instruments particuliers.			

<b>P R É P A R A T I O N</b>	Météo (dossier - analyse - décisions).			
	Calcul du carburant avec les sécurités.			
	Réalisation des devis de masse et centrage.			
	Repérage des espaces aériens (EAC, RTBA, Zones à statut particulier). Notams.			
	Vérification des documents de l'avion et de leur validité.			
	Rappel des éléments de sécurité des vols. Gestion des erreurs, menaces et situations délicates.			



**PROROGATION OU RENOUELEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES**

**GUIDE DE VÉRIFICATION EN VOL ET FORMATION PRATIQUE ÉVENTUELLE  
POUR PROROGATION OU RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION SEP OU TMG.**

PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :	Date :	Signature :
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom :	N° de qualif FI :	Date :	Signature :

MODULE VOL		VÉRIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
<b>P H A S E  D É P A R T</b>	Vérification et mise en œuvre de l'avion.			
	Démarrage moteur et procédure après mise en route.			
	Circulation au sol et procédures d'aérodrome, procédures avant décollage.			
	Vérifications au décollage et après décollage.			
	Procédures de départ de l'aérodrome.			
	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.			

MODULE VOL		VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
<b>P H A S E  M A N I A</b>	<b>Montée :</b> 1) au meilleur taux ; 2) en virage. 3) Changement de trajectoire vers mise en palier.			
	Virages à moyenne inclinaison (30°).			
	Virages serrés à 45 ° d'inclinaison à D et à G y compris la reconnaissance et la récupération du virage engagé. Non obligatoire pour virage engagé mais conseillé en révision.			
	Vol très lent avec et sans braquage de volets.			
	<b>Décrochage :</b> 1) Décrochage en lisse et sortie avec utilisation du moteur ; 2) Approche du décrochage en virage à 20° d'inclinaison en descente et en configuration approche avec puissance ; 3) Approche du décrochage en configuration atterrissage et puissance ; 4) Approche décrochage en virage en montée avec volet décollage et puissance.			
<b>Descente :</b> 1) A puissance constante ; 2) A vitesse constante ; 3) Moteur réduit au minimum ; 4) Virages à grande inclinaison moteur réduit (non obligatoire mais conseillé) ; Changement de trajectoire vers mise en palier.				

**PROROGATION OU RENOUELEMENT PAR CONTRÔLE DE COMPÉTENCES**

**GUIDE DE VÉRIFICATION EN VOL ET FORMATION PRATIQUE ÉVENTUELLE  
POUR PROROGATION OU RENOUELEMENT DE LA QUALIFICATION SEP OU TMG.**

PILOTE	NOM / Prénom :	N° de licence :	Date :	Signature :
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom :	N° de qualif FI :	Date :	Signature :

MODULE VOL		VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
P H A S E  É N R O U T E	Journal de navigation, navigation à l'estime et lecture de cartes. Non obligatoire.			
	Tenue de l'altitude, du cap et de la vitesse.			
	Orientation, utilisation de la montre, calcul et actualisation des ETA, journal de navigation. Non obligatoire.			
	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en œuvre).			
	Utilisation des aides radioélectriques à la navigation.			
	Pilotage de base aux instruments (virage de 180 ° en IMC simulé). Non obligatoire.			

MODULE VOL		VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
P H A S E  A P P R O C H E S A G E	Procédures d'arrivée sur aérodrome.			
	Atterrissage de précision (atterrissage piste courte) et atterrissage vent de travers. (Non obligatoire)			
	Atterrissage sans volets.			
	Approche et atterrissage moteur réduit depuis 2000 ft. (Non obligatoire mais recommandé)			
	Toucher - Décoller. (Non obligatoire)			
	Remise de gaz à hauteur minimale autorisée.			
	Liaison ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie.			
	Actions après vol. (Non obligatoire mais recommandé)			

MODULE VOL		VERIFIÉ	ENSEIGNÉ	ACQUIS
U R G E N C E S	Décollage interrompu à vitesse raisonnable.			
	Panne moteur simulée après le décollage.			
	Atterrissage forcé simulé sans puissance.			
	Urgences simulées. Non obligatoire à discrétion du FI.			

## ATTESTATION DE FORMATION EN VUE DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR PROROGATION OU RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION DE CLASSE SEP OU TMG

ATO OU OD	PILOTE
Nom : .....	Nom / Prénom : .....
Adresse : .....	Adresse : .....
CP / Ville : .....	CP / Ville : .....
Tél : .....	Tél : .....
Mail : .....	Mail : .....
Agrément n° .....	Date de naissance : .....
Nom du responsable pédagogique : .....	Aéroclub de rattachement : .....

**CURSUS DU PILOTE**  
 Licence PPL n° : ..... Date de fin de validité de la qualification : .....  
 Autres qualifications valides détenues : ..... Certificat médical. Date de fin de validité : .....

EXPÉRIENCE PILOTE	Fonctions	Heures de Vol 12 derniers mois	Heures de Vol 3 dernières années	Heures de Vol CDB et DC	HEURES DE VOL TOTALES
	CDB				
	DC				
Date du dernier vol d'entraînement de la qualification à renouveler : ..... / ..... / .....					

**FORMATION THÉORIQUE :**

Rappel Réglementation : ..... Acquis       Visa FI : .....

Rappel Manuel de vol : ..... Acquis       Visa FI : .....

Rappel Sécurité des vols : ..... Acquis       Visa FI : .....

**FORMATION PRATIQUE :**

Phase « Préparation du vol » : ..... OK       Visa FI : .....

Phase « Départ en vol » : ..... OK       Visa FI : .....

Phase « Mania » : ..... OK       Visa FI : .....

Phase « En route » : ..... OK       Visa FI : .....

Phase « Atterrissage » : ..... OK       Visa FI : .....

Phase « Situations d'urgence et délicates » : ... OK       Visa FI : .....

**DÉCLARATION DE FIN DE FORMATION POUR RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP (t) OU TMG :**

Je reconnais avoir pris connaissance des dispositions de l'article 441-1 du Code pénal relatives aux faux.  
 De plus, en cas de violation de ces dispositions, nonobstant les sanctions pénales susceptibles de m'être infligées,  
 je reconnais avoir été informé que celle-ci entraînera une décision de retrait immédiat de mes qualifications.

**L'Instructeur en charge de la formation**                      **Signature du Responsable pédagogique**

**NOTE :** Une copie de ce formulaire de formation au renouvellement doit être conservée par l'organisme pendant 5 ans.  
 Ce formulaire dûment rempli doit être présenté à l'examineur et sera joint au compte-rendu  
 du Contrôle de compétences en vue du renouvellement de la qualification SEP (t) ou TMG.

**Contrôle de compétence pour prorogation ou renouvellement de la qualification SEP (t) ou TMG**

Date : ..... Sanction : Réussite  Réussite partielle  Echec

**Signature de l'examineur**                      **Signature du pilote**

# DÉTAILS DES FORMATIONS SUIVANT CAS CONCERNÉ

## SUIVI DE LA FORMATION DU RÉENTRAÎNEMENT EN VUE DU CONTRÔLE DE COMPÉTENCES POUR RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION SEP (t) OU TMG

<b>PILOTE</b>	NOM / Prénom :	N° de licence :	Date :	Signature :
<b>INSTRUCTEUR</b>	NOM / Prénom :	N° de qualif FI :	Date :	Signature :

<b>CAS N°1</b>	<b>RÉENTRAÎNEMENT DU PILOTE (QC EXPIRÉE DEPUIS MOINS DE TROIS MOIS)</b>			
QC concernée par contrôle de compétence : .....		Date de fin de validité : ..... / ..... / .....		
Evaluation théorique :		Date : ..... / ..... / .....	Satisfaisant <input type="checkbox"/>	Non satisfaisant <input type="checkbox"/>
Contenu de l'évaluation	Entretien avec le pilote (Carnet de vol, gestion des menaces, expérience récente, ....) <input type="checkbox"/>			
	Évaluation des connaissances théoriques (manuel de vol, météo, réglementation, ...) <input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/>	Non nécessité d'un réentraînement pour maintenir le niveau requis permettant d'être au standard d'un pilote privé PPL ou TMG tout en assurant un bon niveau de sécurité. Conformité avec l'AMC1 FCL.740 (b) (1).			
<input type="checkbox"/>	Nécessité d'un réentraînement pour atteindre le niveau requis permettant d'être au standard d'un pilote privé PPL ou TMG tout en assurant un bon niveau de sécurité. Conformité avec l'AMC1 FCL.740 (b) (1).			
Date du début du réentraînement : ..... / ..... / .....		Date de fin du réentraînement : ..... / ..... / .....		
Formation au sol : ..... H .....		Conférences : ..... H .....	Briefings - Autres : ..... H ...	Heures totales : ..... H .....
Réentraînement avion : Total des heures : ..... H .....		Type avion : .....		Immatriculation : .....

<b>CAS N°2</b>	<b>RÉENTRAÎNEMENT DU PILOTE (QC EXPIRÉE DEPUIS PLUS DE TROIS MOIS ET MOINS D'UN AN)</b>			
Evaluation théorique :		Date : ..... / ..... / .....	Satisfaisant <input type="checkbox"/>	Non satisfaisant <input type="checkbox"/>
Vol 1 de réentraînement :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Vol 2 de réentraînement :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Vol supplémentaire :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Bilan de compétences en vol		Date : ..... / ..... / .....	Satisfaisant <input type="checkbox"/>	Non satisfaisant <input type="checkbox"/>

<b>CAS N°3</b>	<b>RÉENTRAÎNEMENT DU PILOTE (QC EXPIRÉE DEPUIS PLUS D'UN AN ET MOINS DE TROIS ANS)</b>			
Evaluation théorique :		Date : ..... / ..... / .....	Satisfaisant <input type="checkbox"/>	Non satisfaisant <input type="checkbox"/>
Vol 1 de réentraînement :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Vol 2 de réentraînement :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Vol 3 de réentraînement :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Vol supplémentaire :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Bilan de compétences en vol		Date : ..... / ..... / .....	Satisfaisant <input type="checkbox"/>	Non satisfaisant <input type="checkbox"/>

<b>CAS N°4</b>	<b>RÉENTRAÎNEMENT DU PILOTE (QC EXPIRÉE DEPUIS PLUS DE TROIS ANS)</b>			
Recyclage des connaissances théoriques :		Durée : ..... H .....	Date de fin : ..... / ..... / .....	
Evaluation théorique :		Date : ..... / ..... / .....	Satisfaisant <input type="checkbox"/>	Non satisfaisant <input type="checkbox"/>
Vol 1 de réentraînement :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Vol 2 de réentraînement :		Date : ..... / ..... / .....	Durée : ..... H .....	Type avion : ..... Immat : .....
Vols supplémentaires :		Nombre : .....	Durée totale du réentraînement en vol : ..... H .....	
Bilan de compétences en vol		Date : ..... / ..... / .....	Satisfaisant <input type="checkbox"/>	Non satisfaisant <input type="checkbox"/>