



---

# **Proroger ou renouveler sa qualification de classe SEP ou TMG**

**A l'usage des instructeurs de vol FI et des examinateurs FE**

**Commission Formation - FFA**  
Edition 1 - Octobre 2015

## PREAMBULE

Ce texte n'est qu'un document de travail et d'information à partir de textes et de documents réglementaires valides à la date d'impression de ce document. A ce titre il peut comporter des imperfections et peut ne plus être valide dans sa totalité.

La seule version officielle de ces textes et de ces documents est à consulter auprès de l'EASA et en confirmation auprès des services de la DGAC.

Ce document, créé de façon collégiale par des FE expérimentés de l'ATO FFA, est diffusé par la Commission Formation de la FFA. Il intègre des dispositions de la Commission Sécurité de la FFA.

Toutes remarques ou suggestions concernant ce document pourront être adressées par mail à : [infofi@ff-aero.fr](mailto:infofi@ff-aero.fr) avec pour objet le nom du document.

## CONTENU DU DOCUMENT

Ce document traite de la prorogation ou du renouvellement de la qualification de classe SEP ou TMG.

→ Il est composé de 2 parties distinctes :

- La prorogation de la QC SEP ou TMG par expérience,
- La prorogation ou le renouvellement de la QC SEP ou TMG par contrôle de compétences.

Chaque partie comporte un rappel des références réglementaires, les objectifs de la formation, les performances acceptables, les critères d'évaluation des compétences, le contenu de la formation, des guides de vérification et de formation théorique et en vol. Les formulaires FFA correspondants sont en annexe à la fin du document.

→ Les différentes annexes sont constituées des formulaires et attestations associés aux différentes parties de ce document :

Prorogation par expérience :

Annexe 1 : ATTESTATION FFA DE VERIFICATION ET DE CONTROLE DE COMPETENCES / MAINTIEN DE COMPETENCES

Prorogation ou renouvellement par contrôle de compétences:

Annexe 2 : GUIDE FFA DE VERIFICATION ET DE FORMATION THEORIQUE EVENTUELLE

Annexe 3 : GUIDE FFA DE VERIFICATION ET DE FORMATION PRATIQUE EVENTUELLE

Annexe 4 : ATTESTATION FFA DE FORMATION EN VUE DU RENOUELEMENT SEP OU TMG

→ Des précisions apparaissent dans ce document sous la forme de « **Remarques des rédacteurs** » afin d'éclairer le lecteur sur certaines dispositions.

## LES REFERENCES REGLEMENTAIRES

- RÈGLEMENT (UE) N°216/2008
- RÈGLEMENTS (UE) N°1178/2011 (FCL.740 (a) (b) (1), N° 290/2012 et N°2015/445
- AMC1 FCL.740 (b) (1)
- DÉCISION EASA 2012-007-R
- Note 15-228 DSAC PN FOR du 02 04 2015
- Note 15-0169 DSAC PN LIC du 02 06 2015
- AltMOC publiée par la DSAC

# LA PROROGATION D'UNE QC SEP OU TMG PAR EXPERIENCE

## QUE VEUT DIRE PROROGATION PAR EXPERIENCE ?

**Un pilote qui proroge par expérience** est un pilote qui, dans les 12 mois précédant la date d'expiration de sa qualification de classe SEP ou TMG:

- a effectué 12 heures de vol dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification dont 6 heures en tant que PIC ainsi que 12 décollages et 12 atterrissages, ET
- a effectué un vol d'une heure avec un FI ou un CRI.

Ce vol d'une heure, qui dans une première réglementation figurait en tant que training flight « vol d'entraînement », a été requalifié en refresher training traduit en français par l'EASA par « formation de remise à niveau ».

Suite à cette traduction très discutable, la DGAC, sollicitée par la FFA, a initié une demande auprès de l'EASA pour qu'il figure, en français, en tant que « formation de maintien de compétences » dans une AMC alternative (AltMOC) qui sera déposée par la DGAC en application de la réglementation 2015/445.

## QUE DIT LE FCL 740 ? QUE DIT L'AMC CORRESPONDANTE ?

- La réglementation 2015/445 s'applique, en particulier dans les dispositions du FCL.740.A b)1)ii) figurant ci-dessous :

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'avions monopilotes monomoteurs 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'appendice 9 de la présente partie; 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 formation de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total 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) Lorsque les candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de TMG, ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) dans l'une des classes ou une association des deux et obtenir la prorogation des deux qualifications.

3) Avion monopilote monomoteur à turbopropulseur.

En cas de prorogation de qualifications de classe monomoteur à turbopropulseur, les candidats devront, 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'appendice 9 de la présente partie.

4) Lorsque les candidats sont titulaires d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (terre) et d'une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons (mer), ils peuvent satisfaire aux exigences du point 1) ii) dans l'une des classes ou une association des deux et obtenir la prorogation des deux qualifications. Au moins 1 heure du temps de vol en tant que PIC requis et 6 des 12 décollages et atterrissages requis devront être effectués dans chaque classe.

c) Les candidats qui ne sont pas reçus à toutes les sections d'un contrôle de compétences avant la date d'expiration de la qualification de classe ou de type ne pourront pas exercer les privilèges de cette qualification tant qu'ils n'ont pas réussi le contrôle de compétences.

**Remarque des rédacteurs :**

**La notion de formation de remise à niveau du § b) 1) ii) est la traduction faite par l'EASA de refresher training. La FFA considère cette traduction comme inappropriée. La DGAC, dans un courrier adressé à la FFA, a fait part de sa décision de demander à l'EASA de le traduire par "formation de maintien de compétences".**

- Par ailleurs, une procédure particulière permet à une Autorité nationale de proposer des adaptations aux modalités d'une réglementation quand elle le juge utile, on nomme cette possibilité : « Moyen alternatif de conformité (AltMOC). La DSAC a décidé de publier un AltMOC relatif à l'application du FCL740.A. b)1)ii) dans la mesure où l'AMC correspondante n'a pas encore fait l'objet d'une publication par l'EASA.

Cette AltMOC, en cours de publication, précise les modalités d'application et comporte les éléments suivants :

*Revalidation of class and type ratings*

*« Training flight items should be based on the exercise items of the proficiency check as deemed relevant by the instructor and depending on the experience of the candidate. The briefing should include a discussion on threat-and-error management with special emphasis on decision-making when encountering adverse meteorological conditions, unintentional Meteorological Conditions (IMCs) and navigation flight capabilities. »*

**Remarque des rédacteurs:**

*Plutôt que de chercher une traduction littérale, il convient de s'interroger sur le contenu du briefing.*

*→ Les instructeurs trouveront des éléments de réponse dans les communications de l'EGAST (European General Aviation Safety Team)*

*→ Les publications de l'EGAST, sous forme de fascicules, présentent divers aspects et, dans le cas présent, les fascicules GA2, GA3 et GA7 permettront au FI en charge de cette formation de maintien de compétences d'acquiescer ces éléments.*

*→ Outre le processus de prise de décision (GA2), la nécessaire anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles (GA3), le fascicule GA7 permettra au FI une approche permettant de sensibiliser le pilote au retour vers des moyens de navigation classiques par rapport à l'utilisation du GPS en navigation et ce, en cas de dégradation des conditions météo.*

## LES OBJECTIFS DU MAINTIEN DE COMPETENCES

- ✓ Evaluer et recycler éventuellement les connaissances théoriques,
- ✓ Revoir les items pratiques du vol pour lesquels le pilote estime une révision nécessaire, aidé en cela par un processus préalable d'auto-évaluation,
- ✓ Améliorer 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 (Vol d'une heure avec un FI, prorogation QC par expérience),
- ✓ Démontrer le niveau de performance requis lors du contrôle de compétence (Prorogation ou renouvellement QC).

## 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.

## 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 dans un premier temps, à partir :

- D'un échange avec le candidat permettant de juger de son expérience et de ses attentes :
  - Au vu de son carnet de vol,
  - Au vu de son expérience récente,
  - Au vu de ses qualifications,
  - Au vu de la complexité de l'avion utilisé,
  - Au vu de son auto-évaluation.
  
- D'un briefing adapté qui traitera obligatoirement :
  - De la gestion de la menace et de l'erreur,
  - De la prise de décision en cas de conditions météo défavorables,
  - De l'anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier à un vol non intentionnel en conditions IMC,
  - Du retour vers des moyens de navigation classiques par rapport à l'utilisation du GPS et ce, en cas de dégradation des conditions météo,
  - Et de tous les points que le pilote souhaite voir aborder.

## LE MAINTIEN DE COMPETENCES

### 1/ PREAMBULE :

Les dispositions de ce document, conformes au FCL.740.A b1)ii):

- Sont destinées aux personnes amenées à conduire les vols de maintien des compétences,
- Expliquent aussi aux pilotes concernés par le vol de maintien des compétences la philosophie et les buts recherchés,
- Donnent un mode opératoire pour les pilotes effectuant le vol de maintien des compétences mais également pour les instructeurs qui peuvent conduire ces vols au sein de leur OD ou ATO,
- Participent à une recherche de standardisation et d'efficacité dans le but d'améliorer la sécurité,
- Concourent à maintenir ou à retrouver un niveau suffisant de connaissances et de pratique.

### 2/ PHILOSOPHIE ET BUTS DU VOL DE MAINTIEN DES COMPETENCES :

- Le vol de maintien des compétences permet de s'assurer du niveau satisfaisant des pilotes dans le cadre de leur qualification de classe,
- Ce vol est utilisé dans le cadre de la prorogation par expérience d'une QC SEP, tel que défini dans le FCL.740.A b1)ii),
- Dans le cadre du pilotage, il permet de déceler les imperfections pouvant apparaître au fil du temps ou par un manque de pratique aéronautique et d'y apporter des solutions,
- Il permet également, dans une partie théorique sol, d'effectuer une information et un rafraichissement de connaissances du pilote sur des éléments oubliés ou peu pratiqués mais également sur des éléments nouveaux, apparus ou mis en place depuis son dernier vol de maintien des connaissances,
- Le vol de maintien des compétences permet de maintenir ou améliorer les compétences du pilote et contribue à améliorer la sécurité du vol,

Cette sécurité s'améliore en particulier quand le pilote, dans son cadre aéronautique, prend en permanence conscience de la nécessité d'identifier les dangers et de mettre en place un management du risque.

En complément du vol de maintien des compétences, cette démarche permanente peut comprendre :

- Le maintien des connaissances théoriques,
- L'acquisition de nouvelles connaissances,
- La remise en question de son pilotage,
- La reconnaissance des limites du pilote,
- L'adhésion à des notions de facteurs humains,
- La mise en œuvre avérée du concept et des principes liés à la gestion de la menace et de l'erreur.

Dans le cadre de l'identification des dangers et du management du risque, deux éléments sont à prendre en compte :

- Donner la possibilité au pilote d'auto-évaluer son pilotage et ses connaissances,
- Donner la possibilité au pilote d'améliorer son pilotage et ses connaissances.

Ces 2 éléments sont fondamentaux dans le but d'avoir des vols dans un cadre de sécurité acceptable et il sous-entend une entière collaboration entre le pilote et l'instructeur en charge de ce vol de maintien des compétences.

Cette entière collaboration sous-entend un bilan sans ambiguïtés de la pratique du pilote durant les 2 dernières années et du type de pratiques qu'il met en œuvre dans le cadre du pilotage.

Programmer ou non un exercice de navigation dans le cadre du vol de maintien des compétences en est l'illustration, de même que le fait d'en avoir inclus dans les vols de maintien des compétences précédant cette évaluation.

Il revient à celui qui conduit le vol de maintien des compétences d'adapter le contenu au profil et au vécu aéronautique récent du pilote afin, après avoir identifié les éventuelles lacunes du pilote pour ce qui est de son pilotage et de ses connaissances, de proposer des solutions pour qu'il retrouve un niveau acceptable de pilotage et de connaissances.

Il revient aussi à celui qui conduit le vol de maintien des compétences de communiquer de la meilleure des façons avec le pilote, en lui énonçant les buts recherchés au travers du vol.

Celui qui conduit le vol de maintien des compétences aura toujours une attitude positive envers le pilote et, si des déficiences sont constatées, il lui revient d'en tirer des enseignements constructifs.

### 3/ LE VOL DE MAINTIEN DE COMPETENCES

- 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,

### 4/ QUI PEUT CONDUIRE UN VOL DE MAINTIEN DES COMPETENCES AVION ?

- 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.

### 5/ 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),

### 6/ QUEL CONTENU POUR UN (VOL DE) MAINTIEN DE COMPETENCES ?

**Plutôt que de parler de vol de maintien de compétence, il faut élargir les dispositions et ne pas s'en remettre à un seul vol proprement dit.**

**Nous parlerons de formation de maintien de compétences au sens large du terme, sol et vol.**

Point de départ de cette phase de maintien de compétences, le pilote devra s'astreindre à une auto-évaluation (Voir plus loin). Cette auto-évaluation lui permettra de se situer et de voir quelles sont ses lacunes dans le pilotage ou les connaissances et d'échanger alors de la meilleure des façons avec le FI ou le CRI qui conduit le vol.

Un échange sans concession entre le pilote et celui qui conduit le vol de maintien des compétences permet de compléter le contenu du vol.

A la suite de l'auto-évaluation et de l'échange, et au vu du programme mis en place d'un commun accord entre le pilote et le FI qui conduit le vol, intervient la phase théorique sol et la phase vol du maintien de compétence.

La phase vol du maintien de compétence peut comprendre une partie navigation.

Une dégradation ou une baisse du niveau de pilotage d'un pilote peut survenir à la suite d'un manque de pratique du pilotage et non d'une volonté délibérée du pilote.

Des lacunes dans le pilotage ou un manque de connaissances peuvent dégrader la sécurité en ayant pour conséquence des dommages matériels voire humains.

Autant une revue globale du niveau de pilotage et de connaissances du pilote n'est pas réaliste dans le cadre du maintien des compétences, autant il existe des éléments de pilotage ou de connaissances qu'il est possible et important d'évaluer dans une démarche d'évaluation des risques ou que le pilote est capable d'auto-évaluer dans une phase préalable au vol de maintien de connaissances.

La phase d'auto-évaluation, qui doit se faire sans concession, devient primordiale et donne au pilote la possibilité de faire un bilan relativement complet de ses lacunes afin que la phase proprement dite du vol de maintien de compétences (Briefing et vol) lui soit le plus profitable possible

Le tableau suivant permet de lister, pour chacune des phases du maintien de compétences, les éléments de pilotage ou de connaissances qui pourront être évalués, cette liste n'étant, bien sûr, pas exhaustive :

AUTO EVALUATION	CONNAISSANCES ET BRIEFING
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Au fil du temps, mes bonnes pratiques se sont-elles érodées ?</li> <li>➤ Ce que je n'ai pas eu l'occasion de pratiquer :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Des simulations de manœuvres d'urgence,</li> <li>○ Des atterrissages par vent de travers avéré,</li> <li>○ Une fréquence de contrôle,</li> <li>○ Etc...</li> </ul> </li> <li>➤ Quelle fut, depuis mon dernier vol de maintien de compétences, ma progression personnelle, comment je maîtrise le vol, quelles sont mes capacités en navigation ?</li> <li>➤ Suis-je bien informé des dernières dispositions mise en place (SERA, environnement de mon aérodrome, nuisances, carte VAC, etc...) ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Informations météo,</li> <li>➤ Prise de décision en cas de conditions météo défavorables,</li> <li>➤ Anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier à un vol non intentionnel en conditions IMC,</li> <li>➤ NOTAMs,</li> <li>➤ Manuel de vol et check list associée,</li> <li>➤ Masse et centrage,</li> <li>➤ Perfos avion,</li> <li>➤ Structure de l'espace aérien,</li> <li>➤ Procédures espace aérien (dont demande de clairance),</li> <li>➤ Retour vers des moyens de navigation classiques par rapport à l'utilisation du GPS et ce, en cas de dégradation des conditions météo,</li> <li>➤ Objectif destination,</li> <li>➤ Perte de contrôle (dont Controlled Flight Into Terrain (CFIT)),</li> <li>➤ Gestion de la menace et de l'erreur,</li> <li>➤ Gestion sol et vol de ses passagers,</li> <li>➤ Etc...</li> </ul>
MANIABILITE	NAVIGATION (EVENTUELLEMENT)
<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Panne moteur en campagne,</li> <li>➤ Atterrissage vent de travers,</li> <li>➤ Virages à 45°,</li> <li>➤ Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses air, notamment à des vitesses air extrêmement faibles, avec ou sans volets,</li> <li>➤ Décrochage et récupération,</li> <li>➤ Décollage, tour de piste, atterrissage,</li> <li>➤ Approche interrompue,</li> <li>➤ Turbulence de sillage,</li> <li>➤ Conscience de la situation en cas de l'approche du décrochage en configuration atterrissage,</li> <li>➤ Situations d'urgence et de détresse,</li> <li>➤ Gestion de la menace et de l'erreur,</li> <li>➤ Facteurs humains,</li> <li>➤ Etc...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Préparation navigation,</li> <li>➤ Journal de navigation,</li> <li>➤ Suivi de carte,</li> <li>➤ Radionavigation,</li> <li>➤ Procédures espaces aériens,</li> <li>➤ Déroutement,</li> <li>➤ Atterrissage en campagne,</li> <li>➤ Gestion carburant,</li> <li>➤ Etc...</li> </ul>

Cette liste n'est en aucun cas limitative et il peut s'avérer approprié d'aborder d'autres aspects, notamment au vu de l'expérience du pilote et du cursus aéronautique figurant dans son carnet de vol.

Quand le FI ou le CRI qui va conduire le vol de maintien des compétences en a fixé le contenu, il doit échanger avec le pilote sur ce contenu.

Une revue du manuel de vol de l'avion utilisé et de la documentation associée à l'avion constitue un bon point de départ.

La décision d'inclure ou non une partie navigation incombe à celui qui va conduire le vol d'entraînement, décision résultant de la discussion et de l'échange avec le pilote.

Lors de la phase théorique sol au cours de laquelle les connaissances du pilote sont complétées, dans un cadre de sécurité des vols, pourront être abordés :

- Les éléments décisionnels techniques et réglementaires de la réalisation du vol (règle n°1 des cinq doigts : Documents avion, carburant, masse et centrage, notams et Sup AIP, et dossier météo),
- Les éléments décisionnels météo de la réalisation du vol (règle n°2 des cinq doigts : Visi, plafond, nébulosité, vent et précipitations),
- Les dispositions du manuel de vol,
- Le devis de masse et le centrage,
- Les performances de l'avion et les vitesses d'évolution,
- La gestion carburant,
- La prise de décision en cas de conditions météo défavorables,
- L'anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier à un vol non intentionnel en conditions IMC ,
- Le retour vers des moyens de navigation classiques par rapport à l'utilisation du GPS et ce, en cas de dégradation des conditions météo,
- La gestion de la menace et de l'erreur,
- Objectif destination,
- La perte de contrôle (dont Controlled Flight Into Terrain (CFIT)),
- La gestion sol et vol de ses passagers,
- Etc...

Lors de la phase vol dont le contenu variera en fonction de l'entraînement du pilote, de ses aspirations, les éléments suivants de compétences non techniques seront évalués en complément de l'évaluation de ses compétences techniques :

- Surveillance, vigilance extérieure et anti-abordage,
- Conscience de la situation,
- Prise de décision,
- Communication,
- Etc...

## 7/ LA DUREE DU VOL DE MAINTIEN DES COMPETENCES

La durée varie en fonction du contenu du programme de vol fixé d'un commun accord entre le pilote et le FI ou CRI conduisant le vol.

La durée minimale ne peut être inférieure à une heure.

## 8/ 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.

## 9/ QUELLE MENTION SUR LE CARNET DE VOL ? LE DOCUMENT ANNEXE

- 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.

Le document en annexe 1 est renseigné et signé par le FI ou le CRI conduisant le vol de maintien des compétences, ainsi que par le pilote.

Ce document est archivé au sein de l'OD ou de l'ATO.



## 10/ TRAITEMENT DE L'ECHEC

En cas de résultat non satisfaisant, la QC du pilote est toujours valide et il continue à en exercer les privilèges, mais il sera invité à combler les imperfections qui lui auront été signalées et ce, par des vols en DC

Le FI ou CRI qui a conduit le vol donnera au pilote un programme en DC de remise à niveau lui permettant de retrouver un niveau de compétences suffisant. Ce niveau de compétences sera évalué lors d'un vol de maintien de compétences ultérieur.

***Remarque des rédacteurs:***

***A moins de faire figurer des dispositions spécifiques dans le règlement intérieur de l'association, le pilote, qui continue à exercer les privilèges de sa QC, n'est pas astreint à n'effectuer que des vols en DC.***

11/ ATTESTATION FFA DE VERIFICATION ET DE CONTROLE DE COMPETENCES / MAINTIEN DE COMPETENCES → VOIR EN ANNEXE 1

# LA PROROGATION OU LE RENOUELEMENT D'UNE QC SEP OU TMG PAR CONTROLE DE COMPETENCES

## PROROGATION OU RENOUELEMENT ?

**Un pilote qui proroge sa qualification de classe SEP ou TMG** autrement que par expérience est un pilote dont la qualification de classe est toujours valide mais qui ne possède pas l'expérience pour pouvoir proroger par expérience.

On parle là des heures totales (12H dans la classe concernée et dans les 12 mois précédant la date d'expiration de la qualification), dont au moins six heures en PIC, des 12 atterrissages ou des 12 décollages.

**Un pilote qui renouvelle sa qualification de classe SEP ou TMG** est un pilote dont la qualification de classe n'est plus valide.

## PROROGATION

### 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'appendice 9 de la présente partie;** 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 formation de remise à niveau d'au moins 1 heure du temps de vol total 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/ LE VOL DE CONTROLE DE COMPETENCES DANS LE CADRE D'UNE PROROGATION

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

### 3/ QUI PEUT CONDUIRE CE VOL DE CONTROLE DE COMPETENCES DANS LE CADRE D'UNE PROROGATION ?

- Ce vol se fait avec un examinateur FE.

### 4/ QUEL CONTENU POUR CE CONTROLE DE COMPETENCES DANS LE CADRE D'UNE PROROGATION ?

- Conforme à l'appendice 9 et utilisation du compte rendu de contrôle de compétence 17Formexa sur le site du Ministère.

### 5/ TRAITEMENT DE L'ECHEC

- **Un contrôle de compétences non satisfaisant suspend la validité de la qualification de classe SEP ou TMG.**

## 1/ QUELLES DISPOSITIONS ?

**Remarque des rédacteurs:**

**Ces dispositions s'appliquent en ATO mais également en OD**

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 partie 21.
  - 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 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, conformément à l'appendice 9 à la présente partie.
- 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.

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, en tenant compte des facteurs suivants:

(1) L'expérience du candidat: l'ATO devra vérifier l'expérience du candidat inscrite sur son carnet de vol, et si nécessaire, procéder à une évaluation sur FSTD.

(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 devrait augmenter en fonction du temps écoulé.

Dans certains cas, après évaluation du pilote, et quand la durée est très courte (moins de 3 mois), l'ATO peut déterminer qu'aucune formation complémentaire n'est nécessaire.

(4) Ce qui suit peut être utilisé comme guide pour déterminer les besoins du candidat :

(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 ou, dans le cas d'un hélicoptère, la formation requise pour délivrance d'une "qualification de type additionnelle", en fonction des autres qualifications valides détenues.

(b) Après avoir déterminé les besoins du candidat, l'ATO devrait développer un programme de formation individuel qui devrait être basé sur la formation initiale pour la délivrance de la qualification et 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'ATO 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. Le certificat ou la preuve documentaire doit contenir une description du programme de formation.

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

- ✓ Evaluer et de 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 complémentaires doit être déterminé au cas par cas par l'ATO.

## 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 :  $\pm 100$  Pieds

Cap ou alignement avec les aides radio:  $\pm 5^\circ$

Vitesse:  $\pm 5$  nœuds, avec panne moteur simulée  $+10/-5$  nœuds.

## 4/ LES CRITERES D'EVALUATION DES COMPETENCES

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 COMPETENCES 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 COMPETENCES DANS LE CADRE D'UN RENOUVELLEMENT ?

- Conforme à l'appendice 9 et utilisation du compte rendu de contrôle de compétence 17Formexa sur le site du Ministère.

## 7/ TRAITEMENT DE L'ECHEC

- Dans le cadre du test en vol avec un FE, Réussite, Réussite partielle ou Echec.

## 8/ LES MODALITES 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.

9/ GUIDE FFA DE VERIFICATION ET DE FORMATION THEORIQUE EVENTUELLE → **VOIR EN ANNEXE 2**

10/ GUIDE FFA DE VERIFICATION ET DE FORMATION PRATIQUE EVENTUELLE → **VOIR EN ANNEXE 3**

11/ ATTESTATION FFA DE FORMATION EN VUE DU RENOUVELLEMENT SEP OU TMG → **VOIR EN ANNEXE 4**

## ANNEXES

Annexe 1 : ATTESTATION FFA DE VERIFICATION ET DE CONTROLE DE COMPETENCES / MAINTIEN DE COMPETENCES

Annexe 2 : GUIDE FFA DE VERIFICATION ET DE FORMATION THEORIQUE EVENTUELLE / PROROGATION-RENOUVELLEMENT QC

Annexe 3 : GUIDE FFA DE VERIFICATION ET DE FORMATION PRATIQUE EVENTUELLE/ PROROGATION-RENOUVELLEMENT QC

Annexe 4 : ATTESTATION FFA DE FORMATION EN VUE DU RENOUVELLEMENT SEP OU TMG/ PROROGATION-RENOUVELLEMENT QC

## ATTESTATION DE FORMATION DE MAINTIEN DE COMPETENCES SEP OU TMG / Page 1



PILOTE	VOL	INSTRUCTEUR
NOM :	Date du vol :	NOM :
PRENOM :	AVION Type :	PRENOM :
N° de licence :	Immatriculation :	N° de qualification FI :
Fin de validité QC :	Départ : Arrivée :	
	Durée totale du vol :	
<b>PHASE SOL / CONNAISSANCES ET BRIEFING</b>		
<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.</i></p> <p><i>Les sujets en italique gras seront obligatoirement traités.</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, notams et Sup AIP, et dossier météo),		
<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 du manuel de vol		
<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><i>Gestion de la menace et de l'erreur</i></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"/> <b><i>Prise de décision en cas de conditions météo défavorables</i></b>		
<input type="checkbox"/> <b><i>Anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier à un vol non intentionnel en conditions IMC</i></b>		
<input type="checkbox"/> <b><i>Retour vers des moyens de navigation classiques par rapport à l'utilisation du GPS en navigation et ce, 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>		

<b>PILOTE</b>	<b>NOM / Prénom :</b>	<b>N° de licence :</b>
<b>PHASE VOL / VOL DE MAINTIEN DE COMPETENCES</b>		
<p align="center"><i>Le tableau ci-après, dédié à la phase vol du maintien de compétences, comporte deux colonnes.</i></p> <p align="center">→ 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.</p> <p align="center">→ La colonne VERIFIE liste le bilan du maintien de compétences en vol pour les items abordés lors du vol.</p>		
<b>MANIABILITE</b>		<b>A VERIFIER</b>
		<b>VERIFIE</b>
Panne moteur en campagne		<input type="checkbox"/>
Atterrissage vent de travers		<input type="checkbox"/>
Virages serrés (45 °) (y compris la reconnaissance et la récupération du virage engagé)		<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 et récupération		<input type="checkbox"/>
Décollage, tour de piste, atterrissage		<input type="checkbox"/>
Approche interrompue		<input type="checkbox"/>
Turbulence de sillage		<input type="checkbox"/>
Conscience de la situation en cas de l'approche du décrochage en configuration atterrissage		√
Situations d'urgence et de détresse		<input type="checkbox"/>
Gestion de la menace et de l'erreur		√
Autres items de pilotage traités :		
<b>NAVIGATION (EVENTUELLEMENT)</b>		<b>A VERIFIER</b>
		<b>VERIFIE</b>
Préparation navigation		<input type="checkbox"/>
Journal de navigation		<input type="checkbox"/>
Suivi de carte		<input type="checkbox"/>
Radionavigation		<input type="checkbox"/>
Procédures espaces aériens		<input type="checkbox"/>
Déroutement		<input type="checkbox"/>
Atterrissage en campagne		<input type="checkbox"/>
Gestion carburant		<input type="checkbox"/>
Autres items de navigation traités :		
<b>Satisfaisant</b> <input type="checkbox"/> <b>Non satisfaisant</b> <input type="checkbox"/> <b>NOM et signature de l'instructeur :</b>  <b>Signature du pilote :</b>	<b>Remarques :</b>	



**Guide de vérification et de formation au renouvellement SEP ou TMG**  
**Module sol**


<b>PILOTE</b>	<b>NOM / Prénom :</b>			<b>N° de licence :</b>
<b>INSTRUCTEUR</b>	<b>NOM / Prénom :</b>			<b>N° de FI :</b>
<b>MODULE SOL</b>		<b>VERIFIÉ</b>	<b>ENSEIGNÉ</b>	<b>ACQUIS</b>
<b>R E 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.			
	Arrêté du 24/07/1991 amendé. Conditions d'utilisation d'un aéronef. Chapitres 1, 2, 4 et 6.			

<b>MODULE SOL</b>		<b>VERIFIÉ</b>	<b>ENSEIGNÉ</b>	<b>ACQUIS</b>
<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>MODULE SOL</b>		<b>VERIFIÉ</b>	<b>ENSEIGNÉ</b>	<b>ACQUIS</b>
<b>P R E 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 menaces, erreurs, et situations indésirables			

Date :

Signature du pilote :

Date :

Signature de l'instructeur :

<b>PILOTE</b>	<b>NOM / Prénom :</b>	<b>N° de licence :</b>		
<b>INSTRUCTEUR</b>	<b>NOM / Prénom :</b>	<b>N° de FI :</b>		
<b>MODULE VOL</b>		<b>VERIFIÉ</b>	<b>ENSEIGNÉ</b>	<b>ACQUIS</b>
<b>D E P A R T</b>	Vérification et mise en oeuvre 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			
	ATC: respect des instructions, procédures de radiotéléphonie			

<b>MODULE VOL</b>		<b>VERIFIÉ</b>	<b>ENSEIGNÉ</b>	<b>ACQUIS</b>
<b>M A N I A</b>	Montée : 1) au meilleur taux; 2) en virage 3) mise en palier			
	Virages à moyenne inclinaison (30°)			
	Virages serrés (45 °) (y compris la reconnaissance et la récupération du virage engagé)			
	Vol très lent avec et sans braquage de volets			
	Décrochage : 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 3) Approche du décrochage en configuration atterrissage			
	Descente : 1) Avec moteur et sans moteur 2) Virages en descente (virages serrés puissance réduite) 3) Mise en palier			

<b>MODULE VOL</b>		<b>VERIFIÉ</b>	<b>ENSEIGNÉ</b>	<b>ACQUIS</b>
<b>E N R O U T E</b>	Journal de navigation, navigation à l'estime et lecture de cartes			
	Tenue de l'altitude, du cap et de la vitesse			
	Orientation, utilisation de la montre, calcul et actualisation des estimées, journal de navigation			
	Déroutement vers un aérodrome de dégagement (planification et mise en oeuvre)			
	Utilisation des aides radioélectriques à la navigation			
	Pilotage de base aux instruments (virage de 180 ° en IMC simulé)			

**Guide de vérification et de formation au renouvellement SEP ou TMG**  
**Module vol / Page 2**


<b>PILOTE</b>	<b>NOM / Prénom :</b>	<b>N° de licence :</b>		
<b>INSTRUCTEUR</b>	<b>NOM / Prénom :</b>	<b>N° de FI :</b>		
<b>MODULE VOL</b>		<b>VERIFIÉ</b>	<b>ENSEIGNÉ</b>	<b>ACQUIS</b>
<b>A P P  A T T</b>	Procédures d'arrivée sur aérodrome			
	Atterrissage de précision (atterrissage piste courte) et atterrissage vent de travers.			
	Atterrissage sans volets			
	Approche et atterrissage moteur réduit			
	Posé décollé			
	Remise de gaz à basse hauteur			
	ATC : respect des instructions, procédures de radiotéléphonie			
	Actions après vol			

<b>MODULE VOL</b>		<b>VERIFIÉ</b>	<b>ENSEIGNÉ</b>	<b>ACQUIS</b>
<b>U R G</b>	Panne moteur simulée après le décollage			
	Atterrissage forcé simulé			
	Atterrissage de précaution simulé			
	Urgences simulées			

Page 2/2

Date :

Signature du pilote :

Date :

Signature de l'instructeur :

**Attestation de réentrainement préalable en vue de  
l'épreuve d'aptitude au renouvellement SEP(T), SEP(H) ou TMG**



<b>1 PILOTE</b>				
NOM :		ADRESSE :		
PRENOM :		CP/VILLE :		
LICENCE PPL N° :		TEL :		
		MAIL :		
<b>2 DEMANDE DE RENOUELEMENT</b>				
QC SEP(T) <input type="checkbox"/>	QC SEP(H) <input type="checkbox"/>	QC TMG <input type="checkbox"/>	Date de fin de validité de la QC : __ / __ / 20 __	
<b>3 EXPERIENCE DU PILOTE</b>		Dans les 12 derniers mois	Dans les 3 dernières années	Totale
Expérience de la qualification à renouveler	CDB			
	DC			
Date du dernier vol dans le cadre de la qualification de classe à renouveler : __ / __ / 20__				
<input type="checkbox"/> Je reconnais avoir pris connaissance des dispositions de l'article 441-1 du Code pénal relatives aux faux. <input type="checkbox"/> De plus, en cas de violation de ces dispositions, nonobstant les sanctions pénales susceptibles de m'être infligées, je reconnais avoir été informé que la décision fera l'objet d'une décision de retrait immédiat.			<b>SIGNATURE DU PILOTE</b>	
<b>4 ORGANISME</b>				
NOM DE L'ATO :		ADRESSE :		
N° d'approbation de l'ATO :		CP/VILLE :		
Pays de délivrance :		TEL :		
		MAIL :		
<b>NOTE</b>	Les qualifications de classe monopilote monomoteur TMG et SEP peuvent être renouvelées dans un OD jusqu'au 7 avril 2018. Dans ce cas fournir une attestation de réentrainement signée par l'instructeur sous couvert de l'organisme déclaré (numéro de déclaration)			
<b>5-1 EVALUATION DU PILOTE (DANS LE CAS D'UNE QC EXPIREE DEPUIS MOINS DE 3 MOIS)</b>				
Date de l'évaluation : __ / __ / 20 __		Date de fin de validité de la QC : __ / __ / 20 __		
Contenu de l'évaluation	Entretien avec le pilote (Carnet de vol, expérience récente...)			<input type="checkbox"/>
	Evaluation des connaissances théoriques			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	non nécessité d'un réentrainement pour atteindre le niveau de compétence pour opérer en sécurité avec la qualification à renouveler en référence à l'AMC1 FCL.740 (b) (1).			
<input type="checkbox"/>	nécessité d'un réentrainement pour atteindre le niveau de compétence pour opérer en sécurité avec la qualification à renouveler en référence à l'AMC1 FCL.740 (b) (1).			
Date de début du réentrainement: __ / __ / 20__		Date de fin du réentrainement : __ / __ / 20__		
Formation au sol : __ H	Conférence : __ H	Autres : __ H	TOTAL : __ H	
Réentrainement sur avion : Heures totales : __ H		Type avion :	Immatriculation :	

**Attestation de réentrainement préalable en vue de  
l'épreuve d'aptitude au renouvellement SEP(T), SEP(H) ou TMG**



<b>PILOTE</b>	<b>NOM / PRENOM :</b>	<b>N° de licence :</b>
<b>5-2</b>	<b>REENTRAINEMENT DU PILOTE (QC EXPIREE DEPUIS PLUS DE 3 MOIS ET MOINS D'UN AN)</b>	
Evaluation théorique :      Date : __ / __ / 20 __      Satisfaisant <input type="checkbox"/> Non satisfaisant <input type="checkbox"/>		
Vol 1 de réentrainement : Date : __ / __ / 20 __      Durée : __ H __      Type avion :      Immatriculation :		
Vol 2 de réentrainement : Date : __ / __ / 20 __      Durée : __ H __      Type avion :      Immatriculation :		
<b>5-3</b>	<b>REENTRAINEMENT DU PILOTE (QC EXPIREE DEPUIS PLUS D'UN AN ET MOINS DE 3 ANS)</b>	
Evaluation théorique :      Date : __ / __ / 20 __      Satisfaisant <input type="checkbox"/> Non satisfaisant <input type="checkbox"/>		
Vol 1 de réentrainement : Date : __ / __ / 20 __      Durée : __ H __      Type avion :      Immatriculation :		
Vol 2 de réentrainement : Date : __ / __ / 20 __      Durée : __ H __      Type avion :      Immatriculation :		
Vol 3 de réentrainement : Date : __ / __ / 20 __      Durée : __ H __      Type avion :      Immatriculation :		
<b>5-4</b>	<b>REENTRAINEMENT DU PILOTE (QC EXPIREE DEPUIS PLUS DE 3 ANS)</b>	
Recyclage des connaissances théoriques :      Durée totale : __ H		
Formation en vol : Nombre de vols :      Durée totale du réentrainement en vol : __ H __		
<b>6</b>	<b>DECLARATION DU RESPONSABLE PEDAGOGIQUE DE L'ATO</b>	
<p>Je reconnais avoir pris connaissance des dispositions de l'article 441-1 du Code pénal relatives aux faux.</p> <p><input type="checkbox"/> 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.</p>		<b>NOM / SIGNATURE DU RESPONSABLE PEDAGOGIQUE</b>
<b>NOTE</b>	Une copie du formulaire de renouvellement doit être conservée par l'organisme pendant 5 ans.	
<b>7</b>	<b>EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE DE RENOUELEMENT</b>	
<p>➤ Ce formulaire dûment rempli est présenté à l'examineur.</p> <p>➤ Ce formulaire sera joint au compte-rendu d'épreuve d'aptitude et aux pièces demandées pour l'apposition de la qualification.</p>		