



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 4- Septembre 2022

Page intentionnellement blanche

PREAMBULE

Ce fascicule est un document de travail et d'information à partir de textes et de documents réglementaires valides à sa date d'impression. 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 [et fait référence au programme de formation à la QC SEP\(T\) 2022-06-FFA-PFV QC SEP ou TMG Ed1 juin 2022 déposé par la FFA et approuvé par la DSAC](#).

Les modifications apportées au document figurant [en bleu](#) dans le texte

Toutes remarques ou suggestions concernant ce document pourront être adressées par mail à : formation@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

Renouvellement par contrôle de compétences:

Annexe 2: LIVRET DE PROGRESSION FFA QC SEP OU TMG / RENOUELEMENT QC

→ 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) l'EDD 2020/005/R du 18/03/2020
- 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
- Guide 18-258 DSAC PN FOR du 17 04 18
- [Programme FFA 2022-06-FFA-PFV QC SEP ou TMG Ed1 juin 2022](#)

LA PROROGATION D'UNE QC SEP OU TMG PAR EXPÉRIENCE

QUE VEUT DIRE PROROGATION PAR EXPÉRIENCE ?

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 de maintien des compétences avec un FI ou un CRI.

Ce vol de maintien des compétences (Anciennement appelé vol d'une heure avec un FI), 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 ».

Nous employons désormais les termes de « formation de maintien 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".

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.

All hours flown on aeroplanes or sailplanes that are subject to a decision as per Article 2(8) of the Basic Regulation or that are specified in Annex I to the Basic Regulation should count in full towards fulfilling the hourly requirements of points FCL.140.A, FCL.140.S, and FCL.740.A(b)(1)(ii) under the following conditions:

- (a) the aircraft matches the definition and criteria of the respective Part-FCL aircraft category, class, and type ratings; and
- (b) the aircraft that is used for training flights with an instructor is an Annex-I aircraft of type (a), (b), (c), or (d) that is subject to an authorisation specified in points ORA.ATO.135 or DTO.GEN.240.

Remarques des rédacteurs :

- ***Les dispositions décrites dans cette AMC, pour les critères d'expérience récente, donnent la possibilité de prendre en compte des heures de vol sur TOUS les appareils Annexe I (dans la catégorie d'aéronefs concernée) et donc, de fait, les ULM.***
- ***Une note de la DSAC/PN reprend ces dispositions et fixe à 12 HDV la prise en compte des heures pour la prorogation des QC SEP et TMG.***
- ***Cette note précise aussi:***
 - ***La possibilité d'effectuer le cours de remise à niveau d'une heure sur un aéronef historique (a), aéronef scientifique ou d'expérience (b), aéronef de construction amateur (c) ou aéronef militaire (d), qui aurait été autorisé dans le cadre d'une activité de formation en DTO ou ATO (Et figurant donc sur leur liste de flotte),***
 - ***Que pour raisons de clarté, il est demandé aux pilotes de formaliser leurs heures de vol sur ULM, en les faisant apparaître dans le carnet de vol avion en les précisant comme des lignes ULM,***
 - ***Que le cours de remise à niveau (Vol de maintien de compétences) ne peut pas être effectué sur ULM.***
- ***Attention, le crédit d'heures dans le cadre de la formation initiale LAPL n'intègre pas des heures de vol effectuées sur ULM.***

- 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 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. »

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: $\pm 5^\circ$

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 COMPÉTENCES

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 DTO 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 rafraîchissement 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, il 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 COMPÉTENCES

- 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 COMPÉTENCES 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 COMPÉTENCES :

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 COMPÉTENCES ?

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 des 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	
✘ Au fil du temps, mes bonnes pratiques se sont-elles érodées ? ✘ Ce que je n’ai pas eu l’occasion de pratiquer : ✘ Des simulations de manœuvres d’urgence, ✘ Des atterrissages par vent de travers avéré, ✘ Une fréquence de contrôle, ✘ Etc... ✘ Quelle fut, depuis mon dernier vol de maintien de compétences, ma progression personnelle, comment je maîtrise le vol, quelles sont mes capacités en navigation ? ✘ Suis-je bien informé des dernières dispositions mise en place (SERA, environnement de mon aérodrome, nuisances, carte VAC, etc...) ?		✘ Informations météo, ✘ Prise de décision en cas de conditions météo défavorables, ✘ Anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier à un vol non intentionnel en conditions IMC, ✘ NOTAMs, ✘ Manuel de vol et check list associée, ✘ Masse et centrage, ✘ Perfos avion, ✘ Exploitation des LME, ✘ Structure de l’espace aérien, ✘ Procédures espace aérien (dont demande de clairance), ✘ Retour vers des moyens de navigation classiques par rapport à l’utilisation du GPS et ce, en cas de dégradation des conditions météo, ✘ Objectif destination, ✘ Perte de contrôle (dont Controlled Flight Into Terrain (CFIT)), ✘ Gestion de la menace et de l’erreur, ✘ Gestion sol et vol de ses passagers, dont évacuation de l’habitacle ✘ Dépôt d’un REX FFA, CRESAG, publications REX, ✘ Fonctions de l’équipement radio, procedure panne radio en vol, ✘ Etc...	
MANIABILITE		NAVIGATION (EVENTUELLEMENT)	
✘ Panne moteur en campagne, ✘ Atterrissage vent de travers, ✘ Virages à 45°, ✘ Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses air, notamment à des vitesses air extrêmement faibles, avec ou sans volets, ✘ Décrochage et récupération, ✘ Décollage, tour de piste, atterrissage, ✘ Approche interrompue, ✘ Turbulence de sillage, ✘ Conscience de la situation en cas de l’approche du décrochage en configuration atterrissage, ✘ Situations d’urgence et de détresse, ✘ Gestion de la menace et de l’erreur, ✘ Facteurs humains, ✘ Etc...		✘ Préparation navigation, ✘ Journal de navigation, ✘ Suivi de carte, ✘ Radionavigation, ✘ Procédures espaces aériens, ✘ Détournement, ✘ Atterrissage en campagne, ✘ Gestion carburant, ✘ Etc...	

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, 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 du DTO 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 RENOUVELLEMENT D'UNE QC SEP OU TMG PAR CONTROLE DE COMPETENCES

PROROGATION OU RENOUVELLEMENT ?

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.**

Le renouvellement de QC SEP ou TMG s'inscrit dans le cadre du programme de formation en vol FFA [2022-06-FFA-PFV QC SEP ou TMG Ed1 juin 2022](#), déclinée ci-dessous pour ce qui concerne le renouvellement d'un QC

Renouvellement d'une qualification de classe SEP(T) avion ou TMG

1 Règlements applicables

1-1 Règlement 1178/2011 AIRCREW

PART FCL SOUS PARTIE A Exigences générales FCL.030 (a), FCL.040

PART FCL SOUS PARTIE H Renouvellement des qualification de classe ou de type FCL.740 (b) et AMC1 FCL.740 (b)

PART MED SOUS PARTIE A MED.A.030

1-2 Autres réglementations applicables

Règlement 965/2012 modifié par le règlement 1199/2016

Règlement 376/2014

Règlement 923/2012 SERA

Guide DSAC 18-258 DSAC/PN/FOR du 17 avril 2018 au §4

2 Objectifs

AMC1 FCL 740 (b) a)

L'objectif de la formation de renouvellement de la QC SEP(T) ou TMG est, au travers d'une formation sol et vol, de permettre à un pilote de retrouver un niveau de compétence lui permettant d'exercer ses privilèges à la qualification de classe SEP(T) ou TMG pour exploiter un avion monomoteur à pistons SEP ou un TMG dans un environnement VFR dans tout le domaine de vol et en sécurité.

3 Conditions d'admission

FCL 740 b) 1) 2) 3)

En vue d'admettre en formation un pilote dont la qualification de classe SEP(T) ou TMG est périmée, celui-ci doit, si la qualification expirée concernait une qualification de classe monomoteur à pistons ou une qualification de classe TMG, se soumettre à une évaluation auprès d'un DTO ou à d'un ATO.

Le pilote détiendra un certificat médical valide pour le cas où il devrait effectuer des vols solos supervisés.

Le DTO ou l'ATO doit évaluer le candidat et juge si un réentrainement est nécessaire dans le cadre d'une formation de recyclage telle que définie ci-dessous.

Le pilote, après s'être conformé aux dispositions ci-dessus doit réussir un contrôle de compétence conformément à l'appendice 9

Les pilotes sont dispensés de l'exigence des points ci-dessus s'ils détiennent une qualification valide pour la même classe ou le même type d'aéronef sur une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 à la Convention de Chicago et s'ils ont le droit d'exercer les privilèges de cette qualification.

4 Organisation

4-1 Contenu de la formation

AMC1 FCL 740 (b) a) 1) 2) 3) 4), AMC1 FCL 740 (b) b), AMC1 FCL 740 (b) e), AMC1 FCL 740A (b) (1) (ii)

L'ATO ou le DTO propose un programme adapté au niveau du pilote dont le contenu est tiré du contenu de formation figurant au § A de ce document, en tenant compte des différents points suivants :

- ✓ expérience récente du pilote (carnet de vol, licence et certificat médical),
- ✓ temps écoulé depuis la fin de validité de la qualification
- ✓ connaissances réglementaires et ses récentes évolutions,
- ✓ documents requis pour le vol (avion, météorologie, navigation),
- ✓ documents réglementaires de l'avion et leur utilisation,
- ✓ facteurs humains,
- ✓ les consignes dans le domaine de la sécurité au sol et en vol,
- ✓ la complexité de l'avion utilisé.

Après avoir déterminé les besoins du candidat, l'ATO ou le DTO, développe un programme de formation individuel qui est basé sur la formation initiale pour la délivrance de la qualification en se concentrant particulièrement sur les aspects spécifiques présentant des difficultés au candidat.

En tenant compte des facteurs énumérés ci-dessus, l'ATO ou le DTO peut également décider que le candidat possède déjà le niveau de compétence requis et qu'aucune formation de recyclage n'est nécessaire. Dans ce cas, le certificat ou toute autre preuve documentaire mentionnée au B-4-2 ci-dessous intègre les éléments décisionnels qui ont conduit l'ATO ou le DTO à ne pas effectuer de formation complémentaire de remise à niveau.

4-2 Attestation de réentrainement

AMC1 FCL 740 (b) d)

Après avoir suivi avec succès la formation de remise à niveau, l'ATO ou le DTO délivre au candidat une attestation de réentrainement disponible sur le site du Ministère, prouvant que la formation a été complète et réalisée avec succès.

L'attestation de réentrainement doit être présentée à l'examinateur avant le contrôle de compétence.

Après la réussite du contrôle de compétence, l'attestation de réentrainement ainsi que le compte-rendu du contrôle de compétence doivent être soumis à l'Autorité compétente lors de la demande de renouvellement de la qualification.

4-3 Localisation

La formation s'effectue dans les locaux de l'ATO ou du DTO, et au départ des aérodromes utilisés pour les leçons en vol, conformément aux dispositions de l'ATO ou du DTO.

4-4 Délégation de responsabilité

Le responsable pédagogique de l'ATO ou du DTO ne peut pas déléguer de responsabilités liées à sa fonction.

4-5 Ressources humaines

Instructeurs en vol :

Ils devront posséder les licences et qualifications requises pour exercer leur mission ainsi qu'un médical valide

Dans le cadre d'un organisme de formation ATO, celui-ci précisera dans son Manuel d'Exploitation quels sont les instructeurs.

Pour s'assurer et contrôler que les instructeurs maintiennent leur qualification, un DTO devra de manière permanente garder une liste de tous les instructeurs, comprenant les informations sur leurs privilèges d'instructeurs ainsi que sur les périodes de validité de leurs licences, qualifications et des certificats incluant leurs certificats médicaux, et ce, conformément à l'AMC1 DTO GEN.210d) INSTRUCTEURS EN DTO

Examineurs : ils sont choisis dans la liste des FE(A).

4-6 Livret de progression

La structure de formation de l'aéroclub, ATO ou DTO, utilisant comme référence ce manuel de formation et mettant en œuvre les principes qu'il contient devra se doter d'un livret de progression, outil adapté à ce programme de formation en vol CBT FFA.

Le livret de progression reprendra les éléments de la formation sol et vol et fera apparaître le suivi chronologique des différents modules sol et vol de la progression permettant :

- au pilote et à l'instructeur de se situer dans le cursus de formation basé sur les compétences,
- à l'organisme de formation de vérifier la réalisation des items du FCL.740 et de l'AMC1 FCL.740 (b)
- le recours éventuel au REX FFA à la suite des vols,

Dans tous les cas, le livret de progression sera conservé par l'ATO ou le DTO pendant une durée de 3 ans après la fin de la formation.

Le logiciel SMILE FORMATION de la FFA permet, dans sa partie Délivrance/Renouvellement SEP(T), d'effectuer le suivi la progression tout en respectant les règles d'archivage de celle-ci.

5 Examen Final

FCL 740 b)3)

A l'issue de la formation sol et vol, lorsque les objectifs de la formation sont atteints et avant sa présentation à l'examen pratique, le pilote doit remplir les conditions prévues par le PART FCL.

Le responsable pédagogique décide de la présentation à l'épreuve pratique d'aptitude pour le renouvellement de la qualification de classe QC SEP(T) ou TMG.

L'examen théorique est conduit oralement par l'examineur pendant l'examen pratique afin de déterminer si un niveau de connaissance suffisant a été atteint ou pas.

Un candidat à un renouvellement d'une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen pratique conforme à l'appendice 9 à l'annexe 1 PART FCL du règlement AIRCREW, afin de démontrer l'aptitude requise pour exploiter la classe ou le type d'aéronef applicable, en toute sécurité.

L'examineur sollicité pour l'épreuve, désigné selon les procédures d'examen de la DSAC, communique au candidat les modalités pratiques du test (horaires, scénario)

A l'issue du test d'aptitude, l'examineur renseigne le compte-rendu de test, dont une copie est jointe au dossier de progression,

La QC SEP(T) ou TMG est renouvelée par l'autorité compétente, le dossier de demande comprenant le compte-rendu du test ainsi que l'attestation de réentrainement telle que décrite au § 4-2 ci-dessus.

6 Traitement de l'échec

En cas d'échec au test de renouvellement QC SEP(T) ou TMG, il revient à la structure de formation ATO ou DTO, et en fonction du résultat (Ajournement ou réussite partielle), de compléter la formation du pilote dans la ou les sections ayant motivé cet échec.

7 Rappel des textes réglementaires

Remarque des rédacteurs:

Ces dispositions s'appliquent en DTO, en ATO ainsi que dans le cas d'un instructeur isolé

Un instructeur isolé ne peut agir que si la qualification est arrivée à échéance depuis moins de trois ans et était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances ou une qualification de classe de TMG. (FCL740 b) 2) (ii))

L'AMC1 FCL.740(b) Validity and renewal of class and type ratings, avec une nouvelle rédaction, enlève toute référence au temps passé depuis la fin de validité de la QC

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

a) Validité

(1) 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 prévue **dans les OSD (Données d'adéquation opérationnelle). Si les pilotes choisissent de satisfaire aux exigences de prorogation avant la date prescrite aux paragraphes FCL.740.A, FCL.740.H, FCL.740.PL et FCL.740.As, la nouvelle période de validité commencera à compter de la date du contrôle de compétences.**

(2) Les candidats à la prorogation d'une qualification de classe ou de type bénéficieront de l'intégralité des crédits correspondant au contrôle de compétence comme requis dans la présente sous-partie lorsqu'ils auront achevé l'évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10 auprès d'un exploitant ayant mis en oeuvre un programme EBT pour la qualification de classe ou de type pertinente.

b) Renouvellement Pour le renouvellement d'une qualification de classe ou de type, le candidat devra satisfaire à toutes les conditions suivantes:

(1) afin de déterminer si une formation de remise à niveau est nécessaire pour que les candidats atteignent le niveau de compétence requis pour exploiter l'aéronef en toute sécurité, ils devront faire l'objet d'une évaluation auprès de l'un des organismes suivants :

(i) auprès d'un ATO ;

(ii) auprès d'un DTO ou d'un ATO, si la qualification arrivée à échéance était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances, une qualification de classe de TMG ou une qualification de type d'hélicoptère monomoteur visé au point DTO.GEN.110 a) 2) c) de l'Annexe VIII ;

(iii) dans un DTO, un ATO ou avec un instructeur, si la qualification est arrivée à échéance depuis moins de 3 ans et était une qualification de classe d'avion monomoteur à pistons ne présentant pas de hautes performances ou une qualification de classe TMG ;

(iv) dans une structure EBT spécifiquement agréé pour cette formation de remise à niveau ;

(2) si l'organisme ou l'instructeur procédant à l'évaluation conformément au point (1), le juge nécessaire, ils devront suivre une formation de remise à niveau auprès de cet organisme ou avec cet instructeur ;

(3) après avoir satisfait aux dispositions du point 1) et, le cas échéant, du point 2), ils devront réussir un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 ou effectuer une évaluation pratique EBT conformément à l'appendice 10. L'évaluation pratique EBT peut être combinée avec la formation de remise à niveau prévue au point 2).).

Au moyen d'une dérogation aux points b) 1), b) 2) et b) 3), les pilotes titulaires d'une qualification pour les essais en vol délivrée conformément au point FCL.820, qui étaient impliqués dans les essais en vol de développement, de certification ou de production pour un type d'aéronef, et qui ont à leur actif soit 50 heures de vol au total, soit 10 heures de vol en tant que PIC pour des vols d'essai sur ledit type d'aéronef pendant l'année précédant la date d'introduction de leur demande, pourront demander la prorogation ou le renouvellement de la qualification de type concernée.

Les candidats seront exemptés des exigences énoncées aux points b) 1) et b) 2) s'ils sont titulaires d'une qualification valide pour la même classe ou le même type d'aéronef sur une licence de pilote délivrée par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago et s'ils sont habilités à exercer les privilèges de cette qualification.

c) Les pilotes qui quittent le programme EBT d'un exploitant sans avoir démontré un niveau de compétence acceptable conformément à ce programme EBT ne pourront exercer les privilèges de cette qualification de type qu'après s'être conformés à l'une des conditions suivantes :

(1) ils ont terminé l'évaluation pratique de l'EBT effectuée conformément à l'appendice 10 ;

(2) ils ont réussi un contrôle de compétence conformément au point FCL.625 (c)(3) ou au point FCL.740 (b) (3), selon le cas.

Dans une telle hypothèse, le point FCL.625 (b) (4) et le point FCL.740 (a) (2) ne s'appliquent pas.

AMC1 FCL.740(b)

RENOUVELLEMENT DES QUALIFICATIONS DE CLASSE ET DE TYPE : STAGE DE REMISE A NIVEAU DANS UN ATO, UN DTO OU AVEC UN INSTRUCTEUR ISOLÉ

(a) L'objectif de la formation de remise à niveau est d'atteindre le niveau de compétence nécessaire pour exploiter en toute sécurité le type ou la classe d'aéronef concerné. Le nombre de cours de recyclage nécessaires devrait être déterminé au cas par cas par l'ATO, le DTO ou l'instructeur isolé, selon le cas, en tenant compte des facteurs suivants :

(1) L'expérience du demandeur ;

(2) Le temps écoulé depuis la fin de validité de la qualification ;

(3) La complexité de l'aéronef ;

(4) Si le demandeur a une qualification actuelle sur un autre type ou classe d'aéronef ; et

(5) Lorsque cela est jugé nécessaire, la performance du candidat lors d'un contrôle de compétence simulé pour la qualification dans un FSTD ou un aéronef du type ou de la classe concerné (e).

Il faut s'attendre à ce que le volume de réentraînement nécessaire pour atteindre le niveau de compétence souhaité augmente de façon analogue au temps écoulé depuis que les privilèges de la qualification ont été utilisés pour la dernière fois.

(b) Après avoir déterminé les besoins du candidat, l'ATO, le DTO ou l'instructeur isolé, selon le cas, devrait développer un programme de formation individuel qui devrait être basé sur la formation initiale pour la délivrance de la qualification en se concentrant particulièrement sur les aspects spécifiques présentant des difficultés au candidat.

(c) À l'exception des formations de remise à niveau pour les qualifications des aéronefs visés au point FCL.740 (b) (2) (i), la formation de remise à niveau devrait inclure l'enseignement des connaissances théoriques, telles que nécessaire pour les défaillances des avions complexes. La performance du candidat doit être revue pendant la formation et des instructions supplémentaires doivent être fournies, si nécessaire, pour atteindre la norme requise pour le contrôle de compétence.

(d) Après avoir suivi avec succès la formation de remise à niveau, l'ATO, le DTO ou l'instructeur isolé, selon le cas, doit délivrer au candidat un certificat de fin de formation ou toute autre preuve documentaire spécifiée par l'Autorité compétente prouvant que la formation a été complète et réalisée avec succès.

Le certificat de réentraînement ou l'Attestation de formation de remise à niveau doit être présentée à l'examineur avant le contrôle de compétence. Après la réussite du contrôle de compétence, le certificat de réentraînement ou l'Attestation de remise à niveau ainsi que le compte-rendu du contrôle de compétence doivent être soumis à l'Autorité compétente lors de la demande de renouvellement de la qualification.

(e) En tenant compte des facteurs énumérés au point (a) ci-dessus, un ATO, le DTO ou l'instructeur isolé, selon le cas, peut également décider que le candidat possède déjà le niveau de compétence requis et qu'aucune formation de recyclage n'est nécessaire. Dans un tel cas, le certificat ou toute autre preuve documentaire mentionnée en (c) ci-dessus doit intégrer les éléments décisionnels qui ont conduit l'ATO, le DTO ou l'instructeur isolé à ne pas effectuer de formation complémentaire de remise à niveau.

8 LIVRET DE PROGRESSION FFA QC SEP OU TMG --> VOIR EN ANNEXE 2

ANNEXES

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

Annexe 2 : LIVRET DE PROGRESSION FFA QC SEP OU TMG / RENOUELEMENT 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 :	
PHASE SOL / CONNAISSANCES ET BRIEFING		
<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. Les sujets en italique gras seront obligatoirement traités.</i>		
☐ 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),		
☐ Dispositions du manuel de vol		
☐ Devis de masse et centrage		
☐ Performances avion, vitesses d'évolution		
☐ Gestion carburant		
☐ <i>Gestion de la menace et de l'erreur</i>		
☐ Météo / NOTAMS		
☐ Structure de l'espace aérien		
☐ Procédures espaces aériens (dont demande de clairance),		
☐ Turbulence de sillage		
☐ Facteurs humains		
☐ <i>Prise de décision en cas de conditions météo défavorables</i>		
☐ <i>Anticipation en cas de conditions météorologiques difficiles pour pallier à un vol non intentionnel en conditions IMC</i>		
☐ <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>		
☐ Objectif destination		
☐ Perte de contrôle (dont Controlled Flight Into Terrain (CFIT))		
☐ Gestion sol et vol de ses passagers		
☐ Dépôt d'un REX FFA, CRESAG, publications REX		
☐ Exploitation d'une LME		
Autres sujets traités:		

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

Programme de formation QC SEP ou TMG

Livret de progression en vue d'un renouvellement

Commission Formation - FFA
Edition 1 - Septembre 2022

AVERTISSEMENT

L'ensemble de ce document et chacune de ses annexes pris séparément relèvent de la législation française (Art. L.112-2) et internationale sur les droits d'auteur (Art. L.335-2, L.335-3, L.335-4) et plus largement de la propriété intellectuelle (Incluant notamment la protection au titre du droit d'auteur, du droit des marques, du droit des bases de données, etc...).

Tous les droits de reproduction, de représentation et de communication publique sont réservés, y compris pour les documents téléchargeables et représentations visuelles, audiovisuelles, photographiques, iconographies ou autres.

La reproduction de tout ou partie de ce document sur un support papier ou électronique, quel qu'il soit, hors du cadre d'un organisme de formation d'un aéroclub affilié à la FFA est formellement interdite sans l'autorisation préalable de la FFA. Cette reproduction ou publication, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon, sanctionnées par les articles L.335-2 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

Art. L.122-4. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayant droit ou ayant cause est illicite. Il en est de même pour la traduction, l'adaptation ou la transformation, l'arrangement ou la reproduction par un art ou un procédé quelconque.

La Commission Formation de la FFA

PREAMBULE

La structure de formation de l'aéroclub, ATO ou DTO, utilisant comme référence le manuel de formation PFV QC SEP ou TMG de la FFA et mettant en œuvre les principes qu'il contient doit se doter d'un livret de progression, outil adapté à ce programme de formation en vol FFA.

Ce livret de progression renouvellement QC SEP ou TMG fait référence uniquement au programme de formation en vol QC SEP ou TMG déposé par la FFA et approuvé par l'autorité

Il ne peut en aucun cas être utilisé avec un autre programme de formation

La validation des compétences par l'instructeur est portée dans le livret de progression du pilote.

Le pilote en formation de renouvellement de sa QC SEP pourra disposer d'une copie des pages renseignées s'il le souhaite.

Ce livret de progression contient les éléments de la formation sol et vol et fait apparaître le suivi chronologique des différents modules sol et vol de la progression permettant:

- au pilote et à l'instructeur de se situer dans le cursus de formation basé sur les compétences,
- à l'organisme de formation de vérifier la réalisation des items du FCL.740 et de l'AMC1 FCL.740 (b),
- le recours éventuel au REX FFA à la suite des vols,

Ce livret de progression donne la possibilité de renseigner 3 vols mais il est possible de rajouter un(des) vol(s) supplémentaire(s) en rajoutant ceux-ci au moyen de la feuille de suivi de vol vierge figurant en fin du document.

L'organisme de formation ATO ou DTO veillera à ce que tous les items de la formation sol et vol soient signés par le pilote et l'instructeur.

Dans tous les cas, ce livret de progression sera conservé par l'ATO ou le DTO pendant une durée de 3 ans après la fin de la formation.

		Programme de formation FFA-PFV QC SEP ou TMG LIVRET DE PROGRESSION RENOUVELLEMENT			
AÉROCLUB:			FICHE DE SUIVI SOL		
PILOTE	NOM / Prénom:		N° de licence :		
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom:		N° de FI :		
MODULE SOL 1 - Préparation du vol et réglementation rappels NCO et FP FFA			Vérifié	Enseigné	Acquis
AIRCREW Part-FCL, SERA, PART NCO					
Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale					
Arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodrômes par les aéronefs					
MODULE SOL 2 - Connaissance avion (Manuel de vol,...) et techniques d'utilisation			Vérifié	Enseigné	Acquis
Connaissance avion ✓ description avion, ✓ systèmes avion (moteur, circuit carburant, génération électrique, train atterrissage, commandes de vol, instrumentation de bord, équipements de secours), ✓ limitations, ✓ performances (décollage, montées, croisière, atterrissage, approche interrompue) ✓ chargement et centrage					
Technique d'utilisation avion ✓ Documentation. ✓ Procédures normales, anormales et d'urgence. ✓ Vitesses d'utilisation.					
MODULE SOL 3 - Automatismes (Si avion équipé)			Vérifié	Enseigné	Acquis
Principes de fonctionnement					
Limitations					
MODULE SOL 4 OPTIONNEL - Cours spécifique variante si applicable			Vérifié	Enseigné	Acquis
Date de fin de la formation sol:			Signature du pilote		Signature de l'instructeur

Les différentes cases Vérifié/Enseigné/Acquis feront l'objet de l'apposition de la date de la séance sol correspondante

 Programme de formation FFA-PFV QC SEP ou TMG LIVRET DE PROGRESSION RENOUVELLEMENT			
AÉROCLUB:		FICHE DE SUIVI VOL N° 1	
Date du vol:			
PILOTE	NOM / Prénom:	N° de licence:	
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom:	N° de FI:	
PRÉPARATION DU VOL		En acquisition	Acquis
Documentation, briefing avant le vol (NOTAM, météo, limitations, performances, masse et centrage, carburant)			
Mise en œuvre de l'avion, visite prévol extérieure.			
Mise en œuvre de l'avion, vérifications internes avant le démarrage			
Démarrage du moteur, défaillances habituelles			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
ROULAGE / DÉPART		En acquisition	Acquis
Roulage			
Vérifications avant le départ dont point fixe moteur			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DÉCOLLAGE		En acquisition	Acquis
Check lists			
Décollage normal avec configuration de volets conforme au manuel de vol			
Décollage par vent de travers (Si les conditions le permettent)			
Décollage interrompu à vitesse raisonnable			
Panne moteur simulée après le décollage			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
MONTÉE		En acquisition	Acquis
Montée normale			
Montée pente max			
Montée Vz max			
Virages en montée			
Mise en palier			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
CROISIÈRE ET PROCÉDURES EN ROUTE		En acquisition	Acquis
Palier croisière			
Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses- air, avec et sans volets			
Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)			
Vol lent			
Matérialisation du vol local			

Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes			
Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse			
Orientation, planification et revue des ETA			
Utilisation du radioguidage, si applicable			
Gestion du vol (Journal de bord, vérifications de routine, y compris le carburant, les systèmes et le givrage			
Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol, si applicable			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DESCENTE	En acquisition	Acquis	NO
Descente à différentes vitesses			
Descente à vitesse et plan constants			
APPROCHE ET ATERRISSAGE	En acquisition	Acquis	NO
Procédure d'arrivée sur aérodrome			
Interception et suivi d'axe			
Interception et suivi de plan			
Atterrissage normal			
Atterrissage sans volets			
Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)			
Manœuvre de remise des gaz en configuration atterrissage			
Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale			
Manœuvre de remise des gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DÉCROCHAGES ET RÉCUPÉRATION	En acquisition	Acquis	NO
Décrochage en lisse moteur réduit			
Approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance			
Approche du décrochage en configuration atterrissage et réglage de puissance correspondant			
Approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
PROCÉDURES INHABITUELLES OU D'URGENCE	En acquisition	Acquis	NO
Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2000ft au-dessus de la piste d'atterrissage (avions monomoteurs uniquement)			
Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs exclusivement)			
Urgence simulée: Incendie ou fumée en vol			
Urgence simulée: Mauvais fonctionnement des systèmes			
Formation TMG uniquement: Coupure et redémarrage du moteur (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
TEM / GESTION DE LA MENACE ET DE L'ERREUR			
MENACES : <i>(Identification, traitement...)</i>		ERREURS : <i>(Gestion, traitement...)</i>	

RÉCAPITULATIF DU VOL N° 1					
UTILISATION DU REX FFA OUI / NON Résumé de(des) l'évènement(s) signalé(s)					
HDV / DC		ATT / DC		AVION UTILISE	
Report		Report		Type: Immatriculation:	
Durée du vol		Nombre			
A reporter		A reporter			
Instructeur NOM : Prénom :		Visa de l'instructeur		NOM / Visa de l'élève	

		Programme de formation FFA-PFV QC SEP ou TMG LIVRET DE PROGRESSION RENOUVELLEMENT			
AÉROCLUB:			FICHE DE SUIVI VOL N° 2		Date du vol:
PILOTE	NOM / Prénom:			N° de licence:	
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom:			N° de FI:	
PRÉPARATION DU VOL				En acquisition	Acquis
Documentation, briefing avant le vol (NOTAM, météo, limitations, performances, masse et centrage, carburant)					
Mise en œuvre de l'avion, visite prévol extérieure.					
Mise en œuvre de l'avion, vérifications internes avant le démarrage					
Démarrage du moteur, défaillances habituelles					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
ROULAGE / DÉPART				En acquisition	Acquis
Roulage					
Vérifications avant le départ dont point fixe moteur					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
DÉCOLLAGE				En acquisition	Acquis
Check lists					
Décollage normal avec configuration de volets conforme au manuel de vol					
Décollage par vent de travers (Si les conditions le permettent)					
Décollage interrompu à vitesse raisonnable					
Panne moteur simulée après le décollage					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
MONTÉE				En acquisition	Acquis
Montée normale					
Montée pente max					
Montée Vz max					
Virages en montée					
Mise en palier					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
CROISIÈRE ET PROCÉDURES EN ROUTE				En acquisition	Acquis
Palier croisière					
Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses- air, avec et sans volets					
Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)					
Vol lent					
Matérialisation du vol local					
Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes					

Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse			
Orientation, planification et revue des ETA			
Utilisation du radioguidage, si applicable			
Gestion du vol (Journal de bord, vérifications de routine, y compris le carburant, les systèmes et le givrage)			
Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol, si applicable			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DESCENTE	En acquisition	Acquis	NO
Descente à différentes vitesses			
Descente à vitesse et plan constants			
APPROCHE ET ATERRISSAGE	En acquisition	Acquis	NO
Procédure d'arrivée sur aérodrome			
Interception et suivi d'axe			
Interception et suivi de plan			
Atterrissage normal			
Atterrissage sans volets			
Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)			
Manœuvre de remise des gaz en configuration atterrissage			
Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale			
Manœuvre de remise des gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DÉCROCHAGES ET RÉCUPÉRATION	En acquisition	Acquis	NO
Décrochage en lisse moteur réduit			
Approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance			
Approche du décrochage en configuration atterrissage et réglage de puissance correspondant			
Approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
PROCÉDURES INHABITUELLES OU D'URGENCE	En acquisition	Acquis	NO
Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2000ft au-dessus de la piste d'atterrissage (avions monomoteurs uniquement)			
Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs exclusivement)			
Urgence simulée: Incendie ou fumée en vol			
Urgence simulée: Mauvais fonctionnement des systèmes			
Formation TMG uniquement: Coupure et redémarrage du moteur (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
TEM / GESTION DE LA MENACE ET DE L'ERREUR			
MENACES : <i>(Identification, traitement...)</i>		ERREURS : <i>(Gestion, traitement...)</i>	

RÉCAPITULATIF DU VOL N° 2				
UTILISATION DU REX FFA OUI / NON <i>Résumé de(des) l'évènement(s) signalé(s)</i>				
HDV / DC		ATT / DC		AVION UTILISE
Report		Report		Type: Immatriculation:
Durée du vol		Nombre		
A reporter		A reporter		
<u>Instructeur</u> NOM : Prénom :		<u>Visa de l'instructeur</u>		<u>NOM / Visa de l'élève</u>



Programme de formation FFA-PFV QC SEP ou TMG

LIVRET DE PROGRESSION RENOUVELLEMENT



AÉROCLUB:		FICHE DE SUIVI VOL N° 3		Date du vol:	
PILOTE	NOM / Prénom:			N° de licence:	
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom:			N° de FI:	
PRÉPARATION DU VOL				En acquisition	Acquis
Documentation, briefing avant le vol (NOTAM, météo, limitations, performances, masse et centrage, carburant)					
Mise en œuvre de l'avion, visite prévol extérieure.					
Mise en œuvre de l'avion, vérifications internes avant le démarrage					
Démarrage du moteur, défaillances habituelles					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
ROULAGE / DÉPART				En acquisition	Acquis
Roulage					
Vérifications avant le départ dont point fixe moteur					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
DÉCOLLAGE				En acquisition	Acquis
Check lists					
Décollage normal avec configuration de volets conforme au manuel de vol					
Décollage par vent de travers (Si les conditions le permettent)					
Décollage interrompu à vitesse raisonnable					
Panne moteur simulée après le décollage					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
MONTÉE				En acquisition	Acquis
Montée normale					
Montée pente max					
Montée Vz max					
Virages en montée					
Mise en palier					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
CROISIÈRE ET PROCÉDURES EN ROUTE				En acquisition	Acquis
Palier croisière					
Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses- air, avec et sans volets					
Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)					
Vol lent					
Matérialisation du vol local					
Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes					
Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse					
Orientation, planification et revue des ETA					
Utilisation du radioguidage, si applicable					

Gestion du vol (Journal de bord, vérifications de routine, y compris le carburant, les systèmes et le givrage)			
Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol, si applicable			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DESCENTE	En acquisition	Acquis	NO
Descente à différentes vitesses			
Descente à vitesse et plan constants			
APPROCHE ET ATERRISSAGE	En acquisition	Acquis	NO
Procédure d'arrivée sur aéroport			
Interception et suivi d'axe			
Interception et suivi de plan			
Atterrissage normal			
Atterrissage sans volets			
Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)			
Manœuvre de remise des gaz en configuration atterrissage			
Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale			
Manœuvre de remise des gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DÉCROCHAGES ET RÉCUPÉRATION	En acquisition	Acquis	NO
Décrochage en lisse moteur réduit			
Approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance			
Approche du décrochage en configuration atterrissage et réglage de puissance correspondant			
Approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
PROCÉDURES INHABITUELLES OU D'URGENCE	En acquisition	Acquis	NO
Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2000ft au-dessus de la piste d'atterrissage (avions monomoteurs uniquement)			
Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs exclusivement)			
Urgence simulée: Incendie ou fumée en vol			
Urgence simulée: Mauvais fonctionnement des systèmes			
Formation TMG uniquement: Coupure et redémarrage du moteur (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
TEM / GESTION DE LA MENACE ET DE L'ERREUR			
MENACES : (Identification, traitement...)		ERREURS : (Gestion, traitement...)	

RÉCAPITULATIF DU VOL N° 3				
UTILISATION DU REX FFA OUI / NON <i>Résumé de(des) l'évènement(s) signalé(s)</i>				
HDV / DC		ATT / DC		AVION UTILISE
Report		Report		Type: Immatriculation:
Durée du vol		Nombre		
A reporter		A reporter		
<u>Instructeur</u> NOM : Prénom :		<u>Visa de l'instructeur</u>		<u>NOM / Visa de l'élève</u>

		Programme de formation FFA-PFV QC SEP ou TMG LIVRET DE PROGRESSION RENOUVELLEMENT			
AÉROCLUB:			FICHE DE SUIVI VOL N°		Date du vol:
PILOTE	NOM / Prénom:			N° de licence:	
INSTRUCTEUR	NOM / Prénom:			N° de FI:	
PRÉPARATION DU VOL				En acquisition	Acquis
Documentation, briefing avant le vol (NOTAM, météo, limitations, performances, masse et centrage, carburant)					
Mise en œuvre de l'avion, visite prévol extérieure.					
Mise en œuvre de l'avion, vérifications internes avant le démarrage					
Démarrage du moteur, défaillances habituelles					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
ROULAGE / DÉPART				En acquisition	Acquis
Roulage					
Vérifications avant le départ dont point fixe moteur					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
DÉCOLLAGE				En acquisition	Acquis
Check lists					
Décollage normal avec configuration de volets conforme au manuel de vol					
Décollage par vent de travers (Si les conditions le permettent)					
Décollage interrompu à vitesse raisonnable					
Panne moteur simulée après le décollage					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
MONTÉE				En acquisition	Acquis
Montée normale					
Montée pente max					
Montée Vz max					
Virages en montée					
Mise en palier					
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie					
CROISIÈRE ET PROCÉDURES EN ROUTE				En acquisition	Acquis
Palier croisière					
Vol rectiligne horizontal à différentes vitesses- air, avec et sans volets					
Virages serrés (360° vers la gauche et vers la droite à une inclinaison de 45°)					
Vol lent					
Matérialisation du vol local					
Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes					
Maintien de l'altitude, du cap et de la vitesse					
Orientation, planification et revue des ETA					

Utilisation du radioguidage, si applicable			
Gestion du vol (Journal de bord, vérifications de routine, y compris le carburant, les systèmes et le givrage)			
Maniement avec le pilote automatique et le directeur de vol, si applicable			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DESCENTE	En acquisition	Acquis	NO
Descente à différentes vitesses			
Descente à vitesse et plan constants			
APPROCHE ET ATERRISSAGE	En acquisition	Acquis	NO
Procédure d'arrivée sur aérodrome			
Interception et suivi d'axe			
Interception et suivi de plan			
Atterrissage normal			
Atterrissage sans volets			
Atterrissage par vent de travers (si les conditions sont adéquates)			
Manœuvre de remise des gaz en configuration atterrissage			
Manœuvre de remise des gaz depuis une hauteur minimale			
Manœuvre de remise des gaz et d'atterrissage de nuit (si applicable)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
DÉCROCHAGES ET RÉCUPÉRATION	En acquisition	Acquis	NO
Décrochage en lisse moteur réduit			
Approche du décrochage en virage descendant avec inclinaison, configuration d'approche et puissance			
Approche du décrochage en configuration atterrissage et réglage de puissance correspondant			
Approche du décrochage, virage en montée avec volets en position pour le décollage et puissance de montée (avion monomoteur uniquement)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
PROCÉDURES INHABITUELLES OU D'URGENCE	En acquisition	Acquis	NO
Approche et atterrissage au régime de ralenti depuis 2000ft au-dessus de la piste d'atterrissage (avions monomoteurs uniquement)			
Atterrissage forcé simulé sans puissance (avions monomoteurs exclusivement)			
Urgence simulée: Incendie ou fumée en vol			
Urgence simulée: Mauvais fonctionnement des systèmes			
Formation TMG uniquement: Coupure et redémarrage du moteur (à une altitude sûre si effectué sur aéronef)			
Liaisons ATC: Conformité, procédures de radiotéléphonie			
TEM / GESTION DE LA MENACE ET DE L'ERREUR			
MENACES : <i>(Identification, traitement...)</i>		ERREURS : <i>(Gestion, traitement...)</i>	

RÉCAPITULATIF DU VOL N°					
UTILISATION DU REX FFA OUI / NON Résumé de(des) l'évènement(s) signalé(s)					
HDV / DC		ATT / DC		AVION UTILISE	
Report		Report		Type: Immatriculation:	
Durée du vol		Nombre			
A reporter		A reporter			
Instructeur NOM : Prénom :		Visa de l'instructeur		NOM / Visa de l'élève	

RAPPELS

Attestation de réentraînement

AMC1 FCL 740 (b) d)

Après avoir suivi avec succès la formation de remise à niveau, l'ATO ou le DTO délivre au candidat une attestation de réentraînement disponible sur le site du Ministère, prouvant que la formation a été complète et réalisée avec succès.

L'attestation de réentraînement doit être présentée à l'examineur avant le contrôle de compétence.

Après la réussite du contrôle de compétence, l'attestation de réentraînement ainsi que le compte-rendu du contrôle de compétence doivent être soumis à l'Autorité compétente lors de la demande de renouvellement de la qualification.

Examen Final

FCL 740 b)3)

A l'issue de la formation sol et vol, lorsque les objectifs de la formation sont atteints et avant sa présentation à l'examen pratique, le pilote doit remplir les conditions prévues par le PART FCL.

Le responsable pédagogique décide de la présentation à l'épreuve pratique d'aptitude pour le renouvellement de la qualification de classe QC SEP(T) ou TMG.

L'examen théorique est conduit oralement par l'examineur pendant l'examen pratique afin de déterminer si un niveau de connaissance suffisant a été atteint ou pas.

Un candidat à un renouvellement d'une qualification de classe ou de type devra être reçu à un examen pratique conforme à l'appendice 9 à l'annexe 1 PART FCL du règlement AIRCREW, afin de démontrer l'aptitude requise pour exploiter la classe ou le type d'aéronef applicable, en toute sécurité.

L'examineur sollicité pour l'épreuve, désigné selon les procédures d'examen de la DSAC, communique au candidat les modalités pratiques du test (horaires, scénario)

A l'issue du test d'aptitude, l'examineur renseigne le compte-rendu de test, dont une copie est jointe au dossier de progression,

La QC SEP(T) ou TMG est renouvelée par l'autorité compétente, le dossier de demande comprenant le compte-rendu du test ainsi que l'attestation de réentraînement telle que décrite au § ci-dessous