



## Pourquoi ?

### AltMoc 2015-09-18 AIRCREW AMOC FCN01

La DGAC a émis un moyen alternatif de conformité le 18 octobre 2015 entérinant les dispositions explicitées dans le guide du 2 juin 2015. La principale modification est sémantique : de « remise à niveau » on passe à « maintien de compétence », considérant que le terme de remise à niveau est davantage associé à un renouvellement de qualification qu'à une prorogation pour laquelle le pilote a normalement le niveau requis. La notion de maintien de compétence implique toutefois un niveau au moins égal à celui demandé le jour du test PPL en fin de formation, quel que soit le niveau réel initial. La version 1.2 du formulaire de prorogation proposé par l'ANPI intègre cette modification. Dans ce document, nous utilisons indifféremment les termes « remise à niveau » et « maintien de compétence », les objectifs et le contenu de la formation étant identiques.

### Amendement du 17 mars 2015 et guide DGAC du 2 juin 2015

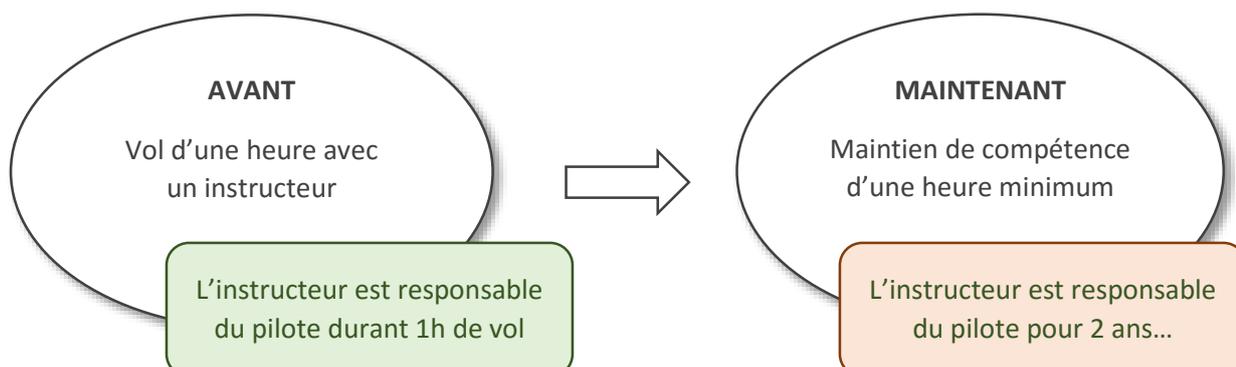
Un amendement du règlement AIRCREW n°2015/445 du 17 mars 2015 modifie les conditions de prorogation des qualifications de classe SEP(T) et TMG impliquant davantage les FI et CRI. Suite aux interrogations de l'ANPI, la DGAC a émis le 2 juin 2015 un guide (DSCA/PN/LIC 150169) à l'attention des FI et CRI précisant les conditions d'applications de ces nouvelles dispositions. Afin de faciliter le travail des instructeurs l'ANPI a créé un formulaire permettant de vérifier et tracer les points requis aux prorogations SEP(T) et TMG.

### Quels changements ?

- ~~Vol d'une heure avec un instructeur~~ ⇒ Maintien de compétence comprenant au moins une heure de vol minimum + un briefing spécifique
- ~~Un FE pouvait signer le triptyque~~ ⇒ Le FI / CRI devra compléter le triptyque

### Quelles responsabilités ?

Le « vol d'une heure avec un instructeur » ne demandait réglementairement rien de plus à l'instructeur que d'être assis à côté du pilote, qu'il soit bon ou mauvais ! L'instructeur en charge de le maintien de compétence devra s'assurer qu'elle est satisfaisante, il devient entièrement responsable du niveau du pilote à l'issue de la formation. Son archivage par l'instructeur est essentiel. Si le pilote remis à niveau est victime d'un incident, d'un accident ou commet une infraction dans les 2 nouvelles années de validité de sa qualification SEP(T) ou TMG, l'instructeur ayant assuré le maintien de compétence devra sans aucun doute se justifier ! **Le formulaire proposé par l'ANPI, conforme à l'AIRCREW et aux recommandations de la DGAC remplit donc 2 rôles : vous faciliter la tâche et surtout vous protéger !**





## Pilote et FI / CRI

Pilote et instructeur renseignent leurs noms, prénoms et n° de licence.

PILOTE		INSTRUCTEUR	
NOM PRENOM		NOM PRENOM	
N° LICENCE		N° LICENCE	

## Expérience

L'instructeur doit interroger le pilote sur son expérience totale et récente, tant en volume d'heure qu'en types de vols effectués. Cela lui permettra d'affiner la remise à niveau requise. L'expérience est notée pour archivage à l'issue du ou des vols. La définition d'une étape (FCL.010) est rappelée.

EXPERIENCE RECENTE			
12 DERNIERS MOIS	CDB SEP(T) / TMG ≥ 6 H EN CDB		TOTAL SEP(T) / TMG ≥ 12 H (DONT REMISE A NIVEAU)
			DECOLLAGES / ATERRISSAGES (DONT REMISE A NIVEAU) <input type="checkbox"/> ≥ 12
24 DERNIERS MOIS	NOMBRE	<input type="checkbox"/> < 10	⇒ REMISE A NIVEAU EN NAVIGATION RECOMMANDEE
	D'ETAPES	<input type="checkbox"/> ≥ 10	⇒ REMISE A NIVEAU EN VOL LOCAL (SAUF APPRECIATION CONTRAIRE DU FI/CRI)
	FCL.010 : UNE «ETAPE» DESIGNE UN VOL COMPRENANT DES PHASES DE DECOLLAGE, DE DEPART, DE VOL DE CROISIERE D'AU MOINS 15 MINUTES, D'ARRIVEE, D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE.		

## Maintien de compétence

### Quel niveau de compétence ?

Le niveau recherché est celui de l'examen initial PPL. Les critères de performance sont rappelés sur le formulaire. L'instructeur devrait les rappeler au pilote avant de débiter la formation de maintien de compétence.

CRITERES DE PERFORMANCE (NIVEAU PPL)
Le pilote doit :
<ul style="list-style-type: none"><li>○ Manœuvrer l'avion dans le cadre de ses limitations</li><li>○ Exécuter toutes les manœuvres avec souplesse et précision</li><li>○ Faire preuve de jugement dans la conduite du vol</li><li>○ Appliquer ses connaissances aéronautiques</li><li>○ Garder à tout instant le contrôle de l'avion de manière à ce que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre ne laisse jamais de doute</li></ul>
Les limitations suivantes constituent une orientation générale. L'instructeur doit tenir compte des conditions de turbulence, des qualités de vol et des performances du type d'avion utilisé :
<ul style="list-style-type: none"><li>○ Altitude : ± 150 ft</li><li>○ Cap : ± 10°</li><li>○ Vitesse :<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Décollage et approche : + 15 / - 5 KT</li><li>▪ Toutes les autres phases de vol : ± 15 KT</li></ul></li></ul>



## Quel contenu ?

### Remise à niveau théorique :

L'instructeur échangera avec le pilote afin de déterminer les points nécessitant une remise à niveau en fonction notamment de son expérience et de ses attentes.

Le briefing doit obligatoirement traiter (*note : ces sujets sont détaillés lors des stages RSFI ANPI*) :

- du TEM (Gestion des Menaces et des Erreurs)
- de la prise de décision face à des conditions météorologiques dégradées
- du vol non intentionnel en conditions IMC
- des capacités de navigation

Afin de tracer ce briefing, l'instructeur note la date puis coche les sujets obligatoires traités. Il indique les autres sujets éventuellement étudiés.

FORMATION : BRIEFING	
SUJETS OBLIGATOIRES	DATE
<input checked="" type="checkbox"/> TEM (GESTION DES MENACES ET DES ERREURS)	30 octobre 2015
<input checked="" type="checkbox"/> PRISE DE DECISION FACE A DES CONDITIONS METEOROLOGIQUES DEGRADEES	
<input checked="" type="checkbox"/> VOL NON INTENTIONNEL EN CONDITIONS IMC	
<input checked="" type="checkbox"/> CAPACITES DE NAVIGATION	
AUTRES SUJETS TRAITES	
Emport et gestion du carburant	

### Remise à niveau pratique :

Suite aux échanges lors du briefing et à l'évaluation notamment de l'expérience récente du pilote, l'instructeur déterminera le contenu de la remise à niveau en vol. Les exercices sont basés sur ceux réalisés lors de la délivrance de la licence. Les formulaires de délivrance PPL et de renouvellement / prorogation des qualifications SEP(T), MEP(T) et qualification de type servent de référence.

### *Remise à niveau en local et en navigation :*

La prorogation ou le renouvellement des qualifications MEP(T) et de type requièrent un minimum de 10 étapes durant leurs durées de validité, à défaut une étape doit être réalisée avec l'examineur. L'ANPI conseille donc d'appliquer la même règle pour déterminer si une remise à niveau en navigation doit être assurée. Si le pilote justifie d'au moins 10 étapes dans les 24 mois de validité de sa licence, ses compétences en navigation peuvent être estimées satisfaisantes : un simple vol local doit être suffisant. Avec moins de 10 étapes, la remise à niveau devrait également porter sur la navigation, intégrant au moins une étape avec un instructeur.



PROROGATION SEP(T) ET TMG PAR EXPERIENCE  
FORMATION DE MAINTIEN DE COMPETENCE

V.1.1  
30/10/2015

NOTICE EXPLICATIVE

24 DERNIERS MOIS	NOMBRE	<input type="checkbox"/> < 10	⇒ REMISE A NIVEAU EN NAVIGATION RECOMMANDEE
	D'ETAPES	<input checked="" type="checkbox"/> ≥ 10	⇒ REMISE A NIVEAU EN VOL LOCAL (SAUF APPRECIATION CONTRAIRE DU FI/CRI)
FCL.010 :		UNE «ETAPE» DESIGNE UN VOL COMPRENANT DES PHASES DE DECOLLAGE, DE DEPART, DE VOL DE CROISIERE D'AU MOINS 15 MINUTES, D'ARRIVEE, D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE.	

Tracer des vols :

La formation minimale requise requière un vol, dans ce cas d'une durée minimale d'une heure. Le formulaire permet de tracer le ou les vols effectués pour atteindre le niveau requis (un formulaire annexe : formation complémentaire de 10 vols + 4 briefings est disponible si 2 vols ne suffisaient pas. L'objet succinct du vol est précisé.

FORMATION : VOL(S)			
FORMATION MINIMALE : 1 HEURE DE VOL			
VOL 1 (REQUIS)	TYPE	DA 40	OBJET  <i>vol local + 3 tours de piste</i>
	IMMAT.	F-HAPI	
	DATE	30/10/15	
	DUREE	1h05	
	DEPART	LFMV	
	ARRIVEE	LFMV	

Exercices requis :

Les formulaires de référence précédemment évoqués imposent la réussite systématique de certains exercices. Le maintien de compétence devrait donc comporter au minimum ces exercices. Toutefois l'expérience de certains pilotes peuvent raisonnablement laisser penser que le niveau requis est déjà atteint (décrochages pour des pilotes voltige, encadrements pour des instructeurs, navigation si plus de 10 étapes ont été réalisées par le pilote dans les 24 derniers mois...). Dans ce cas le temps imparti peut certainement être utilisé plus efficacement. Afin de guider l'instructeur et de tracer la formation du pilote, le formulaire reprend les exercices requis. Dès que la remise à niveau est satisfaisante, l'instructeur coche la case « compétence satisfaisante », s'il estime que l'expérience est suffisante pour ne pas réaliser un exercice, il coche « non vu, expérience suffisante ». Certains exercices ne sont réalisés que si l'équipement de l'avion le permet, à défaut l'instructeur coche « non applicable ». Il indiquera également les exercices pratiques supplémentaires éventuellement effectués.



FORMATION : VOL(S) (4)			
Fonction de l'expérience du pilote et des échanges en briefing, l'instructeur appréciera les exercices devant faire partie du maintien de compétence. Les éléments ci-après devraient être vus, sauf en cas d'expérience clairement avérée du pilote (cas par exemple des exercices de navigation, si ≥ 10 étapes dans les 24 mois).			
EXERCICES REQUIS	COMPETENCE SATISFAISANTE	NON APPLICABLE	NON VU, EXPERIENCE SUFFISANTE
<b>DEPART</b>			
Vérifications avant le démarrage (internes)	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Démarrage du moteur normal, défaillances	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Roulage	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Vérification avant le départ : point fixe moteur	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Montée : pente max / vario max, virages sur cap, mise en palier	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
<b>MANIABILITE</b>			
Virages serrés (360° vers gauche / droite à une inclinaison de 45°)	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Décrochages / approches du décrochage et récupération	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Si applicable, maniement avec le pilote automatique / directeur de vol	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>NAVIGATION (PROCEDURES VFR EN ROUTE) – RECOMMANDEE SI EXPERIENCE &lt; 10 ETAPES DANS LES 24 DERNIERS MOIS</b>			
Plan de vol, navigation à l'estime (DR) et lecture de cartes	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Maintien de l'altitude, du cap, et de la vitesse	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Orientation, planification et revue des ETA	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
Si applicable, utilisation du radioguidage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Gestion du vol (journal de bord, vérifications de routine)	<input type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
<b>APPROCHE ET ATERRISSAGE</b>			
Procédure d'arrivée sur aérodrome	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Atterrissage normal	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Atterrissage sans volets	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Manoeuvre de remise des gaz	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
<b>PROCEDURES INHABITUELLES ET D'URGENCE</b>			
Décollage interrompu à une vitesse raisonnable	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Panne moteur simulée après le décollage	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
Atterrissage forcé simulé sans puissance	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
<b>AUTRES EXERCICES PRATIQUES</b>			

## L'administratif

### SIGEBEL

Si les conditions d'expérience sont réunies et la formation de maintien de compétence satisfaisante, le pilote pourra renseigner le site SIGEBEL : <https://sigebel.ext.aviation-civile.gouv.fr>.

Le pilote doit imprimer son extrait nominatif confirmant la prorogation de la qualification.



L'accès à ce site nécessite un code. Toutes les informations utiles sont disponibles sur le site de la DGAC : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Acceder-a-SIGEBEL-.html>.

### Triptyque

Si l'ensemble des conditions sont réunies, l'instructeur FI / CRI doit compléter le triptyque. Il indique son numéro de licence et signe.

XII	Qualifications (Rating)	Pour les qualifications de type classé, préciser si l'épreuve contient une partie (B/E/S/A)	Date de l'épreuve (Date of test)	Valable jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur n° (Examiner authorization n°)	Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Examiner signature or seal of Authority)
	SEP (Vendredi)	/	/	31/05/2016	/	

### Pour résumer

Les points essentiels de la procédure permettant la prorogation des qualifications de classes SEP(T) et TMG par expérience sont résumés sur le formulaire.

<b>EXPERIENCE RECENTE OK</b> <input type="checkbox"/>	⇒ Renseigner SIGEBEL ( <a href="https://sigebelext.aviation-civile.gouv.fr">https://sigebelext.aviation-civile.gouv.fr</a> )														
<b>MAINTIEN DE COMPETENCE OK</b> <input type="checkbox"/>	⇒ Imprimer l'extrait nominatif														
<b>DATE</b>	⇒ Le FI / CRI met à jour le triptyque :														
	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>XII</th> <th>Qualifications (Rating)</th> <th>Pour les qualifications de type classé, préciser si l'épreuve contient une partie (B/E/S/A)</th> <th>Date de l'épreuve (Date of test)</th> <th>Valable jusqu'au (Valid until)</th> <th>Autorisation d'examineur n° (Examiner authorization n°)</th> <th>Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Examiner signature or seal of Authority)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>SEP (Vendredi)</td> <td>/</td> <td>/</td> <td>31/05/2016</td> <td>/</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	XII	Qualifications (Rating)	Pour les qualifications de type classé, préciser si l'épreuve contient une partie (B/E/S/A)	Date de l'épreuve (Date of test)	Valable jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur n° (Examiner authorization n°)	Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Examiner signature or seal of Authority)		SEP (Vendredi)	/	/	31/05/2016	/	
XII	Qualifications (Rating)	Pour les qualifications de type classé, préciser si l'épreuve contient une partie (B/E/S/A)	Date de l'épreuve (Date of test)	Valable jusqu'au (Valid until)	Autorisation d'examineur n° (Examiner authorization n°)	Signature de l'examineur ou visa de l'Autorité (Examiner signature or seal of Authority)									
	SEP (Vendredi)	/	/	31/05/2016	/										

### Utiliser !

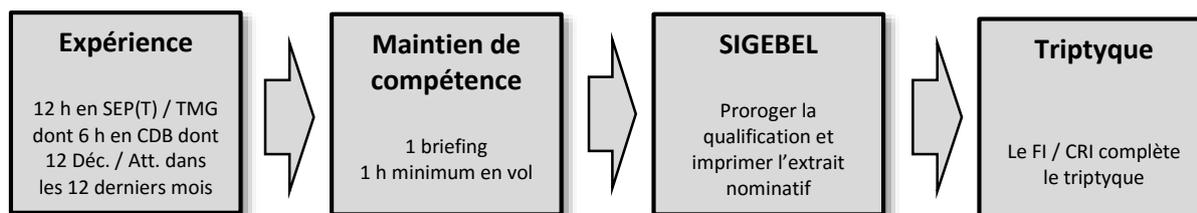
#### Imprimer, archiver

Le formulaire devrait être imprimé en recto-verso, sur le bord court, afin d'obtenir un compte-rendu dans un format pratique. Le formulaire devrait être archivé pendant au minimum le temps de validité de la qualification, soit 2 ans, par l'instructeur. Une copie peut être remise au pilote.

Maintien de compétence : ce n'est pas un examen en vol !

La principale différence entre un examen en vol et ce maintien de compétence réside dans l'attitude de l'instructeur qui doit s'efforcer à ce que le pilote atteigne le niveau requis contrairement à l'examineur qui ne fait qu'observer une prestation. Cette solution est sans aucun doute plus intéressante qu'un simple examen.

Proroger sa qualification SEP(T) / TMG, pas à pas :



Une question, une remarque ?

Connectez-vous à [http://www.anpifrance.eu/contacts\\_anpi/](http://www.anpifrance.eu/contacts_anpi/).

Par courriel : écrivez directement à [secetaire-general@anpifrance.eu](mailto:secetaire-general@anpifrance.eu).