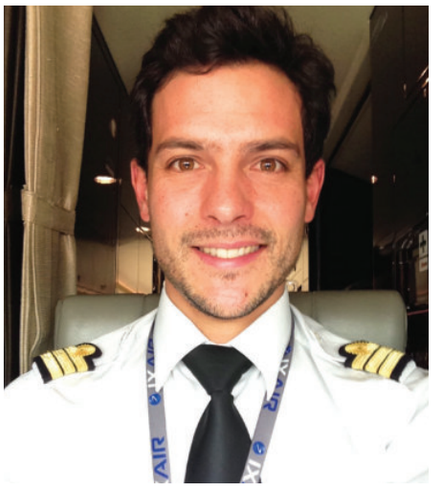
Good pilot

Liens vers les livres:
http://bit.ly/préparerTESTduPPL
http://bit.ly/PPLINITIAL_briefing_Ed3-1c



Comment un passionné d'aéronautique a développé un ensemble d'outils pédagogiques pour favoriser l'apprentissage du pilotage en avion



Good pilot a été créé par Thibault Palfroy qui est un instructeur/examinateur bénévole et aussi pilote professionnel.



À l'instar d'Obélix, Thibault Palfroy est tombé dans une marmite aéronautique voilà fort longtemps, mais contrairement à notre gaulois sympathique, il continue de s'abreuver de la potion magique tout en gardant une ligne svelte ! Ce liquide aux propriétés miraculeuses lui donne une énergie colossale qu'il utilise pour promouvoir pédagogiquement les vertus de l'aviation dans notre beau pays de cocagne.

Voilà fort longtemps, dans son petit village de Chantilly, il a développé un programme de formation pour l'apprentissage du vol moteur en avion. « *La base est le guide de l'instructeur de l'ENAC que je trouve très complet pour le début de la formation mais qui manque un peu de précision sur les navigations et sur la chronologie complète de la formation au pilotage jusqu'à l'examen en vol* » avoue honnêtement Thibault. Il a donc pris contact avec la DSAC nord qui a accueilli son projet avec enthousiasme et qui a collaboré à la relecture et l'approbation de la première version. L'autorité a finalement approuvé les programmes en octobre 2013 pour leur utilisation au sein de l'aéroclub de Creil, où Thibault était instructeur et responsable pédagogique. Soulignons à ce propos le travail et l'esprit d'innovation des fonctionnaires de l'aviation civile qui sont trop souvent l'objet de critiques. D'ailleurs Thibault certifie que « *le pilote inspecteur a été disponible et source de propositions sur le projet* ».

Cependant, la publication en version



Thibault Palfroy à l'association «Rêves de Gosses» en 2013.







papier de son première ouvrage (sur le test en vol) a nécessité de la ténacité de la part de Thibault. Un éditeur avait initialement accepté son projet mais, après deux ans de patience sans impression du livre, il a décidé de récupérer les droits. Cela lui a permis de resigner un contrat d'auteur avec les éditions JPO qui ont soutenu son projet et continuent, encore aujourd'hui, à lui faire confiance avec la publication du livre de révision et également du programme de formation.

Le programme de formation est composé d'un livret de progression et d'un livret de briefing. Le livret de progression liste chronologiquement et pour chaque vol les items à aborder durant le briefing ainsi que les exercices à réaliser dans l'avion. Ainsi, instructeur et élève, grâce à cet excellent ouvrage, disposent d'un bel outil pour suivre et archiver l'avancée de l'apprentissage. Le livret de briefing vient, lui, en complètement : il contient tous les détails théoriques des briefings avant vol. Il permet ainsi au pilote en formation de préparer facilement le rendez-vous avec son instructeur avant chaque leçon en vol. Régulièrement mis à jour en fonction des évolutions de la réglementation et des retours utilisateurs, les éditions viennent de publier la version 5.0 du programme de formation.

Au cours de son expérience d'instructeur Thibault a noté des problèmes récurrents pour les pilotes en formation. « J'ai remarqué que souvent les pilotes sont spectateurs de leur progression et ne savent pas exactement où ils se situent exactement dans leur apprentissage. De plus, ils sont parfois perdus par le nombre d'ouvrages disponibles et ont du mal à savoir où trouver les informations à réviser pour leur prochain vol. En conséquence, j'ai voulu établir un programme de formation qui prenne en compte de ces problématiques afin d'offrir une expérience de formation enrichie pour les apprenants. ». Tout

Foisonnement et innovation

ce travail a finalement fait mûrir chez Thibault l'idée (n'ayons pas peur des mots : de génie) de créer des cours vidéo comme complément à la formation pratique sur un sujet précis. Il existe aujourd'hui quatre-vingts cours répartis au sein de seize thèmes (ex. : atterrissage, briefings, carburant, intégration terrain, maniabilité, navigation, radio, retour d'expérience, etc.). Tous les cours sont répertoriés sur son site : *www.goodpilot.fr*

Emporté par une volonté farouche d'offrir une palette complète d'aides pédagogiques, Thibault a ainsi développé des vidéos de cours (dans *YouTube*), des vidéos d'entretien avec des professionnels de l'aviation (depuis le Covid car tout le monde était cloué au sol, enfermé chez soi avec du temps à revendre et un sérieux besoin de relations humaines), des fiches de synthèse (dans *Dropbox*) et des QCM





Ces programmes ont été construits selon la règlementation en vigueur et sont utilisables dans le cadre d'une formation en ATO ou DTO.









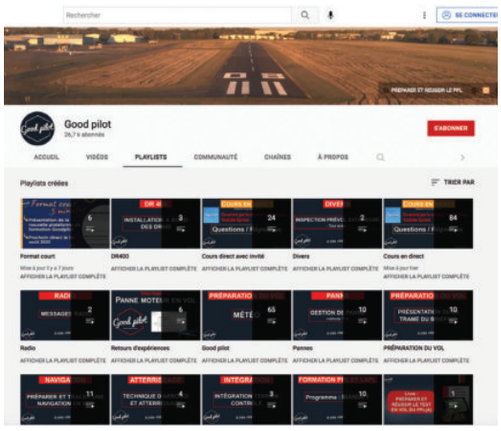
(dans *Google Drive*). Trois ans après la création de la chaîne *YouTube Goodpilot* il s'est rendu compte, entre-autre grâce aux retours des pilotes, qu'il était difficile d'effectuer une navigation cohérente à travers les plateformes. Les apprenants avaient du mal à retrouver facilement les vidéos en rapport avec un thème, de savoir quels cours ils avaient déjà visionnés ou encore de retrouver les fiches de synthèses ou les QCM associés à chaque thème. Thibault a donc, après une longue réflexion, décidé d'utiliser une solution LMS (*Learning Management System*) qui est un système de gestion de l'apprentissage (il y en a de nombreuses versions sur internet qui deviennent très populaires avec la généralisation de l'apprentissage à distance). Cette plateforme permet d'enrichir l'expérience pédagogique proposée aux pilotes qui retrouvent maintenant tous les supports au même endroit et ont également accès au suivi personnel de leur progression à travers les différents cours. Chaque cours est classé au sein d'un thème et contient une ou plusieurs vidéos puis, en fonction du cours, une fiche de synthèse, des documents annexes (ex. : rapport accident, affiche DGAC, etc.), un lien vers une page internet ou encore des QCM.

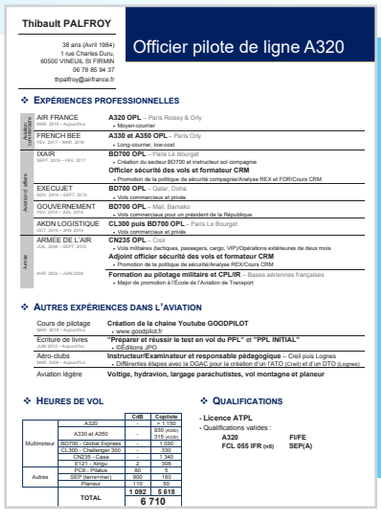
Chaque cours contient plusieurs vidéos...

« C'est une grosse quantité de travail que j'ai dû réaliser depuis le début de l'année 2022. La version BETA a été testée par une trentaine d'instructeurs et de pilotes durant l'été puis le site a finalement été mis en ligne en septembre. Malheureusement, tout ce travail et les différents supports numériques ont un coût qui a nécessité la mise en place de formules d'abonnements. Les trois formules actuelles permettent un accès à tout le contenu de la formation pour trois durées différentes afin de s'adapter à chaque profil de pilote. En fonction de la durée d'accès choisie, les prix varient de 3€ / mois à 5€ / mois. »



L'argent étant, comme nous le savons tous, le nerf de la guerre, Thibault nous explique qu'il a dû se résoudre à rendre l'accès au contenu payant. Il ne reçoit aucune subvention et, avec 26 600 abonnés, sa chaîne ne génère pas suffisamment de « clicks » pour que *YouTube* ne lui verse une allocation. Cependant, vous trouverez sur le site internet de *Goodpilot* un lien pour accéder gratuitement à une sélection de cours. Il a aussi créé, plus par jeu que par intérêt mercantile, une petite boutique en ligne qui vend





Thibault PALFROY

38 ans (Avril 1984)
1 rue Charles Dunu
60500 VINEUIL SI FIRMIN
06 78 85 94 37
thpalfroy@airfrance.fr

Officier pilote de ligne A320

Expériences professionnelles

Actuelle	AIR FRANCE (MAR. 2019 – Aujourd'hui)	**A320 OPL** – Paris Roissy & Orly • Moyen-courrier
	FRENCH BEE (FÉV. 2017 – MAR. 2019)	**A330 et A350 OPL** – Paris Orly • Long-courrier, low-cost
Avant-dernière	IXAIR (SEPT. 2015 – FÉV. 2017)	**BD700 OPL** – Paris Le Bourget • Création du secteur BD700 et instructeur sol compagnie **Officier sécurité des vols et formateur CRM** • Promotion de la politique de sécurité compagnie/Analyse REX et FOR/Cours CRM
	EXECUJET (NOV. 2014 – SEPT. 2015)	**BD700 OPL** – Qatar, Doha • Vols commerciaux et privés
	GOUVERNEMENT (FÉV. 2014 – JUIL. 2014)	**BD700 OPL** – Mali, Bamako • Vols commerciaux pour un président de la République
	AKDN LOGISTIQUE (OCT. 2012 – JUIL 2014)	**CL300 puis BD700 OPL** – Paris Le Bourget • Vols commerciaux et privés
Avant	ARMÉE DE L'AIR (JUIL. 2008 – SEPT. 2012)	**CN235 OPL** – Creil • Vols militaires (tactiques, passagers, cargo, VIP)/Opérations extérieures de deux mois **Adjoint officier sécurité des vols et formateur CRM** • Promotion de la politique de sécurité/Analyse REX/Cours CRM **Formation au pilotage militaire et CPL/IR** – Bases aériennes françaises • Major de promotion à l'École de l'Aviation de Transport
	(AVR. 2002 – JUIN 2008)	

Autres expériences dans l'aviation

Cours de pilotage (MAI. 2018 – Aujourd'hui)	**Création de la chaine Youtube GOODPILOT** • www.goodpilot.fr
Ecriture de livres (JUIN 2012 – Aujourd'hui)	**"Préparer et réussir le test en vol du PPL"** et **"PPL INITIAL"** • 05 éditions JPO
Aéro-clubs (MAI 2003 – Aujourd'hui)	**Instructeur/Examinateur et responsable pédagogique** – Creil puis Lognes • Différentes étapes avec la DGAC pour la création d'un l'ATO (Creil) et d'un DTO (Lognes)
Aviation légère	**Voltige, hydravion, largage parachutistes, vol montagne et planeur**

Heures de vol

		Cdt	Copilote
Multimoteur	A320	-	+ 1 150
	A330 et A350	-	930 (A330) 315 (A330)
	BD700 - Global Express	-	1 050
	CL 300 - Challenger 300	-	330
	CN235 - Casa	-	1 340
	EC121 - Xingu	2	308
Autres	PC6 - Pilatus	80	5
	SEP (tarmmer)	900	180
	Planeur	110	50
TOTAL		1 092	5 618
		6 710	

Qualifications

- **Licence ATPL**
- Qualifications valides :

A320	**FI/FE**
FCL 055 IFR (vd)	**SEP(A)**

Thibault Palfroy ne reçoit aucunes subventions et avec 26 600 abonnés, sa chaîne ne génère pas suffisamment de « clicks » pour que youTube lui verse une allocation…



des T-shirts, tasse et autres produits avec le logo *Goodpilot*.

Parallèlement, Thibault continue de créer de nouvelles vidéos et les cours à venir seront sur la radionavigation, l'atterrissage sur terrain meuble ou encore la turbulence de sillage. Régulièrement en contact avec des responsables pédagogiques ou des instructeurs qui souhaitent introduire plus de cohérence pédagogique dans leur club, il organise des rendez-vous téléphoniques ou des vidéo-conférences à la demande. Il a bien entendu inclut une page sur son site qui reprend tous les programmes de formation : *Goodpilot (https://www.goodpilot.fr/programmes-de-formation).*

À la lecture de cet article, il semblerait que le site s'adresse uniquement aux élèves-pilotes et aux instructeurs. Que nenni ! En fait, tout pilote qui souhaite rester à jour de ses connaissances et revoir des notions peut être un peu floues ou même oubliées (ex. : déroutement, égarement, panne radio, panne après décollage, T.E.M, calcul performances, décrochage, etc.) serait bien inspiré de venir goûter au délicieux nectar préparé par le célèbre druide Thibault.

Texte : Pierre-Philippe Reiller
Photos : Collection Thibault Palfroy

PS. À propos d'instruction, je vous suggère de lire ou relire les trois livres aux éditions Cépaduès de Serge Boichot intitulés : Mémorables moments d'un instructeur

Une carrière prolifique

La liste n'est pas exhaustive : brevet de planneur, PPL, FI, FE, voltige, autorisation de site, hydravion, largage de parachutistes, responsable pédagogique. Thibault possède un palmarès bien rempli et a fréquenté de nombreux aéroclubs en France : aéro-club GAMA, Creil, Quiberon et Aigle de Saint-Maur. Il a commencé l'aviation à 15 ans et en a fait sa carrière.

En 2003, Thibault rejoint l'armée de l'air et effectue son service sur le Casa 235 dont la dénomination officielle est Airbus Military CN-235. À bord de cet appareil, il effectue des missions très variées, du transport de fret, au convoyage de pilote de chasse d'une base à une autre, au largage de parachutistes et au transport de VIP (NDA : ces VIP vont-ils faire preuve de sobriété énergétique ?). Il a aussi participé à deux OPEX au Sinaï pour la mission MFO de surveillance et contrôle des accords de paix entre Israël et l'Egypte. Il a même fait du VFR dans la bande de Gaza. Toujours dans sa veine pédagogique, il était aussi adjoint à l'officier sécurité des vols et formateur CRM.

Puis de 2010 à 2017, il travaille pour l'aviation d'affaire sur Challenger 300 et ensuite *Global express*. Suivant les demandes, il vole vers Nantes ou Hong Kong, vers Doha ou New York. Au Mali, il travaille pour le président. Le *Global express* était à l'époque des avions d'affaire long courrier avec la plus grande autonomie.

À partir de 2017, et pour deux ans, il vole sur A330 et A350 pour la compagnie *French Bee*. Les destinations font rêver : les Caraïbes, la Réunion, San Francisco et Tahiti. En escale à Tahiti, il s'envole régulièrement vers Moorea avec un avion de l'aéroclub d'UTA à Papette dont il était membre. Il rejoint la compagnie nationale sur court et moyen-courrier. La France, l'Europe et le Maghreb constituent ses principales destinations. Il est enchanté de travailler pour *Air France* qui lui donne tous les moyens pour améliorer ses compétences et exercer son travail dans un haut niveau de sécurité. Il suivra ensuite le cursus normal : co-pilote sur long courrier, commandant de bord sur court et moyen-courrier et peut-être commandant de bord sur long courrier. Mais très philosophe, il annonce : « *Les choses arriveront en temps et en heure* ».