

Instruction n° 000301 /CCAA/DNA/SDNA/LPA du 7 JUIL 2006 relative aux
organismes de formation au vol en vue de la délivrance des licences
de pilote d'aéronef et des qualifications associées

1. Généralités

La présente instruction contient les conditions à remplir pour la délivrance, la prorogation et la modification de l'approbation d'un organisme de formation au vol en vue de la délivrance des licences de pilote d'aéronef et des qualifications associées (FTO).

2- Introduction

2.1 Un organisme (FTO) est un organisme doté de personnel, équipé et exploité au sein d'un environnement approprié, dispensant une formation en vol et/ou sur entraîneur de vol synthétique, et le cas échéant une formation théorique, pour des programmes de formation spécifiques.

2.2 Un organisme FTO qui désire obtenir une approbation pour dispenser une formation conforme aux règles de l'arrêté relative aux licences et qualifications des personnels aéronautiques doit obtenir l'approbation de l'Autorité. Cette approbation ne sera donnée que si les conditions suivantes sont remplies :

- (a) le lieu d'établissement principal et le siège social de l'organisme FTO sont situés sur le territoire national, et
- (b) l'Autorité Aéronautique a la possibilité de contrôler la conformité des normes aux règles de l'arrêté suscité, et
- (c) l'organisme FTO remplit toutes les conditions réglementaires et toutes autres dispositions relatives à l'approbation des organismes de formation.

3- Obtention de l'approbation

3.1 Un organisme FTO qui désire être approuvé doit présenter à l'Autorité Aéronautique ses manuels de formation et d'opérations. Un organisme FTO doit établir des procédures acceptables pour l'Autorité Aéronautique afin d'assurer la conformité à toutes les règles appropriées. Les procédures doivent comporter un système qualité permettant de détecter immédiatement toute déficience appelant une action corrective. Après étude de la demande, l'organisme doit être inspecté afin de vérifier s'il répond aux conditions définies dans la présente instruction. Sous réserve d'une inspection satisfaisante, l'organisme est initialement approuvé pour une période d'un an. L'approbation peut être prorogée pour d'autres périodes ne pouvant excéder trois ans.

3.2 Tous les programmes de formation doivent être approuvés.

3.3 L'Autorité Aéronautique contrôle le niveau de la formation et effectue des vols représentatifs avec des stagiaires en formation. Lors de ces inspections, l'Autorité Aéronautique doit avoir accès aux archives de formation, aux documents d'autorisation, aux registres techniques, aux textes des conférences, aux notes de travail et aux briefings, et à tout autre document approprié. Une copie du rapport d'inspection doit être communiquée à l'organisme FTO par l'Autorité Aéronautique.

3.4 L'approbation est modifiée, suspendue ou supprimée si l'une quelconque des conditions minimales exigées pour l'approbation cesse d'être remplie.

3.5 Si un organisme FTO désire modifier un programme approuvé, son manuel d'opérations ou son manuel de formation, il doit obtenir l'approbation de l'Autorité Aéronautique avant la mise en application de ces modifications. Il n'est pas nécessaire que l'organisme FTO informe l'Autorité Aéronautique des modifications mineures apportées aux opérations quotidiennes. Si un doute subsiste quant au caractère mineur d'une modification, l'Autorité Aéronautique doit être consultée.

3.6 Un organisme FTO peut conclure des accords avec d'autres organismes de formation FTO ou utiliser d'autres bases en tant qu'éléments de son organisation globale de formation, sous réserve de l'approbation de l'Autorité Aéronautique.

4 Ressources financières

Un organisme FTO doit démontrer à l'Autorité Aéronautique qu'il dispose d'un financement suffisant pour permettre de dispenser la formation conformément aux normes approuvées.

5 Gestion et personnel

5.1 La structure de gestion doit assurer une supervision du personnel à tous les niveaux de responsabilité par des personnes possédant l'expérience et les qualités nécessaires pour assurer le maintien d'un standard élevé. Des informations détaillées sur la structure de gestion, indiquant les responsabilités de chacun, doivent être incluses dans le manuel d'opérations.

5.2 L'organisme FTO doit démontrer à l'Autorité qu'un effectif approprié de personnel qualifié et compétent est employé. Pour les formations intégrées, trois personnes de cet effectif sont employées à temps complet aux fonctions suivantes :

- Responsable pédagogique (HT- Head of Training)
- Chef instructeur de vol (CFI- Chief Flight Instructor)
- Chef instructeur au sol (CGI- Chief Ground Instructor)

Pour les cours modulaires ces trois fonctions peuvent être combinées et exercées par une (ou deux) personne(s) selon le contexte de la formation proposée. Au moins une personne doit être employée à temps complet. Dans les FTO spécialisés dans l'instruction théorique, les fonctions de responsable pédagogique et de chef instructeur au sol peuvent être cumulées. La personne désignée doit faire preuve d'une grande compétence en organisation, détenir ou avoir détenu une licence professionnelle de pilote, à l'exception des personnes qui exerçaient déjà ces fonctions avant la date d'application du présent arrêté, ainsi que les aptitudes appropriées correspondants à la formation dispensée, et doit satisfaire aux exigences du paragraphe 19 ci dessous.

5.3 Le nombre des instructeurs à temps partiel eu égard la formation proposée doit être acceptable par l'Autorité Aéronautique.

+

5.4 Le nombre de stagiaires par instructeur de vol (le responsable pédagogique étant exclu) ne doit pas dépasser 6 en situation normale. Le nombre de stagiaires dans un cours théorique impliquant un haut niveau de supervision ou des travaux pratiques ne doit pas dépasser 12.

6 Responsable pédagogique

Le responsable pédagogique doit avoir la responsabilité globale d'assurer l'intégration satisfaisante de la formation au vol, de la formation au vol simulé, de l'instruction théorique et de superviser les progrès de chaque stagiaire. Le responsable pédagogique doit posséder une grande expérience en tant qu'instructeur de vol pour la formation à l'obtention de licences professionnelles de pilotes et posséder de bonnes capacités sur le plan de la gestion. Le responsable pédagogique doit être titulaire ou l'avoir été dans les trois années qui précèdent sa première nomination comme responsable pédagogique, d'une licence professionnelle de pilote et d'une (de) qualification(s) délivrée(s) en conformité avec l'Annexe 1 de l'OACI et correspondant aux formations au vol dispensées.

7 Chef instructeur de vol (CFI)

Le CFI est responsable de la supervision des instructeurs de vol et des instructeurs sur simulateur et de la normalisation de toute la formation au vol et la formation sur entraîneur synthétique de vol. Le CFI doit :

- (a) être titulaire de la licence professionnelle de pilote la plus élevée correspondant aux formations au vol dispensées ;
- (b) être titulaire de (des) la qualification(s) correspondant aux formations au vol dispensées ;
- (c) être titulaire d'une qualification d'instructeur de vol pour au moins un des types d'avions utilisés dans le stage ; et
- (d) avoir accompli 1000 heures de vol en tant que pilote-commandant de bord, et au moins 500 heures de formation au vol correspondant aux formations dispensées dont 200 heures peuvent être aux instruments au sol.

8. Instructeurs de vol, autres qu'instructeurs sur entraîneur de vol synthétique

8.1 Les instructeurs doivent être titulaires :

- (a) d'une licence professionnelle de pilote et de (des) la qualification(s) correspondant aux cours de formation de vol qu'ils sont chargés de dispenser ;
- (b) d'une qualification d'instructeur appropriée aux formations dispensées : instructeur de qualification de vol aux instruments, instructeur de vol, instructeur de qualification de type, selon le cas; ou
- (c) le cas échéant, d'une autorisation de l'Autorité Aéronautique en vue de donner une formation spécifique dans un organisme de formation FTO.

8.2 Les limites, la durée, la répartition de l'activité assurée par les instructeurs et les temps de repos entre les périodes de formation, doivent être acceptables pour l'Autorité.

9. Instructeurs sur entraîneur de vol synthétique

9.1 Pour assurer les fonctions de formation au vol sur un système d'entraînement au vol (FTD) ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type I (FNPT I), les instructeurs doivent être ou avoir

9

été titulaires au moins trois ans avant leur prise de fonction d'une licence de pilote professionnel et de la ou des qualifications correspondant aux formations qu'ils sont chargés de dispenser, sauf pour les instructeurs détenant une autorisation et posséder une expérience de la formation.

9.2 Pour assurer des fonctions sur un simulateur de vol ou sur un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III), les instructeurs doivent détenir selon le cas soit une qualification FI(H), soit une qualification TRI(H), soit une qualification IRI(H), soit une autorisation d'instructeur sur entraîneur synthétique de vol SFI(H).

10 Chef instructeur au sol (CGI)

Le chef instructeur au sol (CGI) est chargé de superviser tous les instructeurs au sol et d'assurer la cohérence de l'ensemble de la formation théorique. Il doit avoir une expérience pratique en aviation et avoir suivi un cours de formation aux méthodes d'instruction ou avoir eu une expérience antérieure approfondie de la formation théorique.

11 Instructeurs au sol

Les instructeurs au sol dispensant l'instruction théorique relative aux sujets d'examens des licences et des qualifications doivent posséder une expérience aéronautique appropriée et doivent, avant d'être nommés, démontrer leur compétence en donnant un cours témoin basé sur le matériel de travail qu'ils ont conçu pour les sujets qu'ils doivent enseigner.

12 Dossiers

12.1 L'organisme FTO doit mettre à jour et conserver les dossiers ci-dessous pendant une période minimale de 5 ans, en utilisant pour cela un personnel administratif approprié:

- (a) un relevé détaillé de la formation au sol, en vol et sur entraîneur de vol synthétique dispensée à chaque stagiaire ;
- (b) des rapports d'instructeur détaillés et réguliers sur la progression des stagiaires, évaluations comprises, et sur les épreuves en vol et les examens au sol ; et
- (c) des renseignements individuels, par exemple dates d'expiration des certificats médicaux, des qualifications ;

Les dossiers des stagiaires doivent être portés à la connaissance des intéressés et visés par ces derniers.

12.2 Le modèle des dossiers de formation des élèves doit être spécifié dans le manuel de formation.

12.3 L'organisme FTO doit soumettre ses dossiers et rapports de formation sur demande de l'Autorité Aéronautique.

13 Programme de formation

Un programme de formation doit être établi pour chaque formation proposée. Ce programme doit comprendre le découpage de la formation en vol et de la formation au sol présentée par semaine ou par phase, une liste des exercices standard et un résumé du contenu de la formation. En particulier, la formation sur entraîneur de vol synthétique et la formation théorique doivent être structurées de telle sorte que, lorsque des exercices en

4

vol sont effectués, les stagiaires puissent leur appliquer les connaissances acquises au sol. Des dispositions devront être prises pour que les problèmes rencontrés en instruction puissent être résolus au cours d'une phase ultérieure. Le contenu et l'enchaînement du programme de formation doivent être acceptables par l'Autorité.

14 Aéronefs -Ecole

14.1 L'organisme doit disposer d'une flotte adéquate d'aéronefs-école appropriée à la formation. Chaque aéronef doit être équipé de commandes de vol primaires doublées utilisables par l'instructeur et le stagiaire. Des commandes de vol basculables ne sont pas acceptables.

14.2 Dans le cas des avions, la flotte doit comprendre, en fonction de la formation, un (ou des) avion(s) permettant de démontrer le décrochage et la façon d'éviter la vrille, et un (ou des) avion(s) convenablement équipé(s) pour l'entraînement au vol aux instruments et pour simuler les conditions météorologiques de vol aux instruments

14.3 Dans le cas des hélicoptères, la flotte doit comprendre, en fonction de la formation, un (ou des) hélicoptère(s) permettant de démontrer l'autorotation, et un (ou des) hélicoptère (s) convenablement équipé(s) pour l'entraînement au vol aux instruments et pour simuler les conditions météorologiques de vol aux instruments.

15 Dispositifs de simulation de vol

Seuls les aéronefs compris dans l'approbation de l'organisme doivent être utilisés. Si l'aéronef utilisé pour l'épreuve d'aptitude est d'un type différent du simulateur de vol utilisé pour la formation au vol à vue, le nombre d'heures réalisables sur ce moyen de simulation est limité à celui alloué au FNPT II/III dans la partie du programme de formation concerné.

16 Aérodromes et hélistructures

16.1 Les aérodromes servant de base principale ou secondaire utilisés pour la formation au vol doivent répondre au moins aux exigences ci-après :

- (a) avoir au moins une piste ou une aire permettant aux aéronefs-écoles d'effectuer un décollage et un atterrissage normal aux masses maximales autorisées pour le décollage ou l'atterrissage et d'effectuer des autorotations complètes :
 - (i) par vent inférieur à 4 noeuds et par des températures égales aux températures maximales moyennes pour le mois le plus chaud de l'année dans la région ;
 - (ii) en franchissant avec une marge d'au moins 50 pieds tous les obstacles situés sur la trajectoire de décollage ;
 - (iii) avec le régime des moteurs et la position de train d'atterrissage recommandés par le constructeur, le cas échéant, et
 - (iv) en passant progressivement du vol stationnaire à la vitesse de meilleur taux de montée sans que cela exige une habileté ou des techniques de pilotage exceptionnelles.
- (b) avoir un indicateur de direction du vent visible au niveau du sol des deux extrémités de chaque piste/aire.
- (c) avoir un éclairage électrique de la piste/aire approprié si l'aérodrome est utilisé pour des vols de formation de nuit.

5

- (d) avoir un service de contrôle de la circulation aérienne sauf, lorsqu'avec l'approbation de l'Autorité les exigences de formation peuvent être satisfaites en toute sécurité par d'autres moyens de communication air/sol.
- (e) être, dans le cas des formations IFR, munis d'une procédure d'approche aux instruments publiée ou approuvée.

16.2 Des hélistructures doivent être disponibles pour :

- la formation aux opérations en zones exigües ;
- l'autorotation simulée ;
- les opérations en dévers.

17 Installations matérielles pour les opérations

Les installations ci-après doivent normalement être disponibles :

- (a) une salle d'opérations pourvue de moyens permettant de contrôler les opérations de vol ;
- (b) une salle de planification des vols pourvue des moyens suivants :
 - i. cartes et documentation appropriées à jour,
 - ii. informations aéronautiques à jour,
 - iii. informations météorologiques à jour,
 - iv. moyens de communications avec les services du contrôle de la circulation aérienne et la salle d'opérations,
 - v. cartes indiquant les cheminements standard de navigation,
 - vi. cartes indiquant les zones interdites, dangereuses et réglementées en vigueur,
 - vii. tous autres éléments relatifs à la sécurité des vols
- (c) des pièces/cabines de préparation de vol de dimensions suffisantes et en nombre suffisant ;
- (d) des bureaux appropriés pour le personnel de supervision et une (des) pièce(s) permettant aux instructeurs de vol de rédiger des rapports sur les stagiaires, de tenir des dossiers, etc ;
- (e) une (des)salles (s) de repos meublée(s) pour les instructeurs et les stagiaires.

18 Installations pour la formation théorique

Les installations pour la formation théorique doivent comprendre :

- (a) des salles de classe adaptées au nombre de stagiaires ;
- (b) des salles contenant de l'équipement pédagogique pour la formation théorique ;
- (c) des installations de formation et d'examen de radiotéléphonie ;
- (d) une bibliothèque contenant des publications de référence portant sur le programme d'études ;
- (e) des locaux pour les instructeurs.

19 Conditions d'admission

Un stagiaire en formation doit posséder le certificat médical approprié pour la licence demandée et doit répondre aux conditions d'admission fixées par l'organisme de formation FTO et approuvées par l'Autorité.

af

20 Manuel de formation et manuel d'opérations

20.1 L'organisme FTO doit préparer et tenir à jour un manuel de formation et un manuel d'opérations contenant des informations et des instructions permettant au personnel de s'acquitter de ses tâches et de guider les stagiaires sur la manière de répondre aux exigences de la formation. L'organisme FTO doit communiquer au personnel et, le cas échéant, aux stagiaires, les informations contenues dans le manuel de formation, le manuel d'opérations et la documentation relative à son approbation. La procédure d'amendement doit être indiquée et les amendements convenablement contrôlés.

20.2 Les manuels de formation doivent indiquer les standards, les objectifs et buts de la formation pour chaque phase de formation auxquels les stagiaires doivent se conformer.

20.3 Le manuel d'opérations doit fournir des informations pertinentes aux différentes catégories de personnel, tels que les instructeurs de vol, les instructeurs sur entraîneur synthétique de vol, les instructeurs au sol, le personnel d'opérations et d'entretien, etc...

20.4 Manuel de formation

Le manuel de formation utilisé dans un organisme FTO dispensant des formations intégrées ou modulaires approuvées doit contenir les informations suivantes :

1ère Partie -

Le plan de formation

Contenu du manuel de formation

L'objet de la formation (ATP(H),CPL(H)/IR,CPL(H), selon le cas)	Exposé des objectifs qu'un stagiaire est censé atteindre à la suite de la formation reçue, du niveau de performance à obtenir et des contraintes liées à la formation.
Conditions d'admission	Age minimal, exigences d'éducation (langue comprise), exigences médicales. Toutes exigences réglementaires.
Prise en compte de l'expérience antérieure	A obtenir de l'Autorité avant le début de la formation.
Programmes de formation	Le programme de formation en vol, (monomoteur), le programme de formation en vol (multimoteur), le programme de formation sur entraîneur de vol synthétique, et le programme de formation théorique.
Calendrier général et hebdomadaire pour chaque programme de formation	Organisation du stage et intégration par semaine pour chaque programme.
Programme de formation	Organisation générale des programmes quotidiens et hebdomadaires de formation en vol, au sol et sur entraîneur de vol synthétique . Contraintes en cas de mauvaises conditions météorologiques. Contraintes du programme du point de vue du nombre maximal d'heures de formation des stagiaires (en vol, théorique, sur entraîneur de vol synthétique), par exemple par jour/semaine/mois. Limitations pour les stagiaires en fonction des périodes de service. Durée des vols en double commande et en solo à divers stades. Nombre maximum de vols par jour/nuit ; nombre maximal de vols de

✓

formation par jour/nuit.
Périodes minimales de repos entre les périodes de service en vol.

Dossiers de formation

Règles pour la sécurité des dossiers et des documents.
Relevés de présence.
Forme des dossiers de formation à tenir.
Personnes chargées de vérifier les relevés et les carnets de vol des stagiaires.
Nature et fréquence de la vérification des dossiers.
Normalisation des mentions dans les dossiers de formation.
Règles concernant les mentions dans les carnets de vol.

Formation à la sécurité

Responsabilités individuelles.
Exercices essentiels.
Exercices d'urgence (fréquence).
Contrôle en double commande (fréquence aux divers stades).
Exigences avant le premier vol en solo de jour/de nuit/navigation, etc.

Contrôles et examens

En vol (a) Contrôles de progression.
(b) Epreuves pratiques d'aptitude.

Théoriques (a) Contrôles de progression
(b) Examens théoriques

Autorisation pour un contrôle.
Règles concernant la remise à niveau avant un nouveau contrôle.
Compte rendu d'épreuve.
Procédures pour la préparation des épreuves d'examen, type de question et évaluation, niveau requis pour être reçu.
Procédure pour l'analyse et la révision des questions et pour produire des épreuves de remplacement.
Procédures de nouvel examen pour les stagiaires ajournés.

Efficacité de la formation

Responsabilités individuelles.
Evaluation générale.
Liaison entre les services.
Identification des progrès non satisfaisants pour chaque stagiaire individuellement.
Mesures pour remédier aux progrès non satisfaisants.
Procédure pour changer d'instructeur.
Nombre maximum de changements d'instructeur par stagiaire
Système interne de retour de l'information pour détection des déficiences de la formation.
Procédure d'interruption de la formation du stagiaire.
Discipline.
Rapports et documentation.

Normes et niveau de Performance à différents stades

Responsabilités individuelles.
Standardisation.
Exigences et procédures de standardisation.
Application des critères pour les contrôles.

+

2ème Partie - Briefing et exercices en vol

Exercices en vol	Un exposé détaillé du contenu de tous les exercices en vol qui doivent être enseignés, présentés par ordre de réalisation avec des titres et sous-titres. Normalement, il devrait s'agir ici des mêmes exercices en vol que ceux spécifiés pour la formation de qualification d'instructeur de vol.
Liste de référence des exercices en vol	Liste abrégée des exercices ci-dessus donnant uniquement les titres et sous-titres pour consultation rapide, et de préférence sous forme de fiches mobiles pour faciliter l'utilisation quotidienne par les instructeurs de vol.
Structure du stage - Phase de formation	Exposé indiquant le découpage de la formation en phases, la répartition en phases des exercices en vol ci-dessus, leur organisation pour qu'ils soient réalisés dans la séquence d'apprentissage qui convient le mieux et pour que les exercices essentiels (situations d'urgence) soient répétés avec la fréquence correcte. L'exposé doit indiquer également le nombre d'heures pour chaque phase et pour chaque groupe d'exercices dans chaque phase, ainsi que le moment où les contrôles de progression doivent avoir lieu, etc.
Structure du stage - Intégration des programmes	Indiquer comment la formation théorique, la formation sur entraîneur de vol synthétique et la formation en vol, sont intégrées afin que, à mesure que les exercices en vol sont effectués, les stagiaires puissent appliquer les connaissances obtenues dans les formations théoriques et sur entraîneur de vol synthétique correspondantes.
Progression des stagiaires	Indication des exigences de l'organisme à cet égard et exposé bref mais précis de ce qu'un stagiaire est censé faire ainsi que le niveau de compétence qu'il doit acquérir avant de progresser d'une phase d'exercice en vol à la suivante. Indication de l'expérience minimale requise du point de vue des heures de vol, de l'exécution satisfaisante des exercices, comme il convient, avant le début d'exercices importants, par exemple le vol de nuit.
Méthodes de formation	Indication des exigences de l'organisme de formation, particulièrement en ce qui concerne le briefing et le débriefing, le respect des programmes et des spécifications de formation, l'autorisation des vols en solo, etc.
Contrôles de progression	Instructions données aux examinateurs pour l'exécution et la rédaction des comptes-rendus des contrôles de progression.
Glossaire	Définition des termes importants, si nécessaire.
Appendices	Formulaires de rapport sur les tests de progression. Formulaires de rapport sur les épreuves pratiques. Certificats d'expérience, de compétence, etc. établis par l'organisme de formation, suivant les besoins.

3ème Partie - Formation sur entraîneur de vol synthétique

Même structure générale que pour la 2ème Partie.

4ème Partie - Formation théorique

Même structure générale que pour la 2ème partie, mais avec une spécification de la formation et des objectifs pour chaque sujet. Les plans de chaque leçon doivent mentionner les aides spécifiques à la formation pouvant être utilisées.

20.5 Le manuel d'opération

Le manuel d'opérations utilisé dans un organisme FTO dispensant des formations intégrées ou modulaires approuvées doit contenir les informations suivantes :

+

Contenu du manuel d'opérations

(a) Manuel d'opérations (Généralités)

- Liste et description de tous les volumes du manuel d'opérations
- Administration (fonctions et gestion)
- Responsabilités (de tout le personnel de gestion et d'administration)
- Discipline des stagiaires et mesures disciplinaires
- Approbation/autorisation des vols
- Préparation du programme de vol (limitation du nombre d'avions par mauvaises conditions météorologiques)
- Commandement de l'hélicoptère - Responsabilités du pilote commandant de bord
- Transport de passagers
- Documents de bord
- Conservation des documents
- Relevés des qualifications du personnel navigant (licences et qualifications)
- Prorogation (aptitude médicale et qualifications)
- Période de service en vol et limitations du temps de vol (instructeurs de vol)
- Période de service en vol et limitations du temps de vol (stagiaires)
- Périodes de repos (instructeurs de vol)
- Périodes de repos (stagiaires)
- Carnets de vol des navigants
- Planification des vols (généralités)
- Sécurité (généralités) - équipement, veille radio, dangers, accidents et incidents, (y compris les rapports), pilotes de sécurité, etc.

(b) Manuel d'opérations (technique)

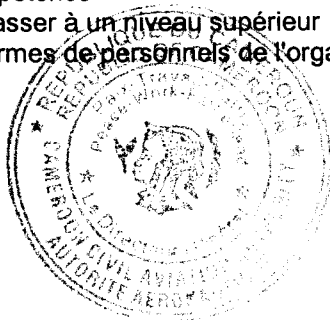
- Notes descriptives sur les avions
- Caractéristiques de manoeuvre des hélicoptères (y compris les "check-lists"), les limitations, les dossiers de maintenance et dossiers techniques de l'hélicoptère, conformément à la réglementation en vigueur, etc.)
- Procédures d'urgence
- Radio et aides de radionavigation
- Tolérances techniques

(c) Manuel d'opérations (route)

- Performances (législation, décollage, route, atterrissage, etc.)
- Planification du vol (carburant, huile, altitude minimale de sécurité, équipement de navigation, etc.)
- Chargement (devis de masse, masse, centrage, limitations)
- Minima météorologiques (instructeurs de vol)
- Minima météorologiques (stagiaires - à divers stades de la formation)
- Routes/zones pour la formation

(d) Manuel d'opérations (formation du personnel)

- Désignation des personnes chargées des normes/de la compétence des instructeurs de vol
- Formation initiale
- Formation de rafraîchissement
- Formation de standardisation
- Contrôles de compétence
- Formation pour passer à un niveau supérieur
- Evaluation des normes de personnels de l'organisation de formation.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA
SAMA JUMA