

Instruction n° 000300 /CCAA/DNA/SDNA/LPA du 17 JUIL 2006  
relative à la formation des instructeurs

**1 Formation en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de vol**

**1.1 Objectifs de la formation**

1.1.1 Le but de la formation d'instructeur de vol (FI) est de former le titulaire d'une licence de pilote pour l'amener au niveau de compétence requis pour la délivrance d'une qualification d'instructeur de vol (FI), et à cet effet, il y a lieu de :

- (a) d'actualiser les connaissances techniques de l'élève instructeur;
- (b) de former l'élève instructeur à l'enseignement des matières de connaissance théorique et aux exercices en vol;
- (c) de s'assurer que le niveau de compétence en matière de pilotage de l'élève instructeur est suffisant ;  
et
- (d) d'enseigner à l'élève instructeur les principes de la formation de base et de les appliquer au niveau du pilote privé.

1.1.2 Hormis la section Pédagogie, toutes les rubriques du programme de formation au sol et en vol sont complémentaires au programme de formation PPL et devraient déjà être connues du candidat.

1.1.3 Le cours FI doit mettre particulièrement l'accent sur le comportement de l'individu en fonction de l'importance des facteurs humains, dans le cadre de la relation homme/machine/connaissances théoriques. L'attention doit porter en particulier sur la maturité et la qualité de jugement du candidat, en particulier en ce qui concerne la compréhension des adultes, leurs attitudes et comportements ainsi que leurs divers niveaux d'instruction.

1.1.4 Au cours de la formation, les candidats doivent prendre conscience de l'effet de leurs propres attitudes sur la sécurité du vol. Améliorer la prise de conscience de la sécurité doit être un objectif principal tout au long de la formation. Il est essentiel que le cours vise à dispenser à l'élève instructeur les connaissances, la capacité et le comportement attachés à l'exercice de la fonction d'instructeur.

1.1.5 A l'issue de la formation et de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat reconnu apte peut se faire délivrer une qualification d'instructeur FI (avion ou hélicoptère).

**1.2 Formation pédagogique**

1.2.1 Une formation théorique FI(A ou H) doit comprendre au moins 125 heures, tests de progression inclus, pour être approuvée.

1.2.2 Les pilotes titulaires ou ayant été titulaires d'une qualification FI(H) peuvent faire valoir 75 heures au titre des 125 heures de la formation pédagogique requise ci-dessus et vice versa.

### 1.3 Formation pratique

Une formation pratique FI(A) doit comprendre au moins 30 heures d'instruction de vol, pour être approuvée.

### 1.5 Epreuve d'aptitude

A l'issue de la formation, le candidat doit satisfaire à l'épreuve d'aptitude.

## **2 Formation en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de qualification de type**

### 2.1 Objectifs du cours

L'objectif de la formation TRI est de former le titulaire d'une licence de pilote justifiant de plus de 1500 heures de vol en tant que pilote sur avions multipilotes ou 1000 heures de vol en tant que pilote sur hélicoptère pour l'amener au niveau de compétence requis pour la délivrance de la qualification TRI(A) ou TRI(H) selon le cas. Le cours doit donner une instruction théorique et pratique (en vol réel et simulé) adaptée au candidat afin de lui permettre de dispenser l'instruction en vue de la délivrance des qualifications de type pour lesquelles il est qualifié.

### 2.2 Formation pédagogique

Un cours de pédagogie TRI approuvé doit comprendre au moins 25 heures. Les pilotes titulaires ou ayant été titulaires d'une des qualifications ci-après sont dispensés du cours de pédagogie lorsqu'ils suivent une formation TRI : FI, CRI(A), IRI, SFI.

## **3 Formation en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de qualification de classe avions monopilotes multimoteurs**

### 3.1 Objectifs du cours

L'objectif de la formation CRI(A) est de former le titulaire d'une licence de pilote justifiant de plus de 500 heures de vol en tant que pilote d'avions pour l'amener au niveau de compétence requis pour la délivrance de la qualification CRI(A) pour avions multimoteurs. Le cours doit donner une instruction théorique et pratique (en vol réel et simulé) adaptée au candidat afin de lui permettre de dispenser l'instruction en vue de la délivrance des qualifications de type ou de classe multimoteurs pour lesquelles il est qualifié.

### 3.2 Formation pédagogique

Un cours de pédagogie CRI(A) approuvé doit comprendre au moins 25 heures. Les pilotes titulaires ou ayant été titulaires d'une des qualifications ci-après sont dispensés du cours de pédagogie lorsqu'ils suivent une formation CRI(A) : FI, TRI, IRI, SFI.

### 3.3 Formation en vol

4

3.3.1 Le candidat à la qualification CRI(SPA) pour avions multimoteurs doit accomplir au moins 5 heures de vol d'instruction dispensées par un instructeur, approuvé à cet effet. La formation en vol doit permettre de vérifier que le candidat est apte à enseigner les exercices en vol en toute sécurité et de manière efficace aux élèves qui suivent une formation en vue de la délivrance d'une qualification de type ou de classe multimoteurs.

#### 3.4 Aptitude

A l'issue de la formation, le candidat doit satisfaire à l'épreuve pratique d'aptitude pour la qualification CRI(SPA) pour avions monopilotes multimoteurs.

### **4 Formation en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de qualification de classe avions monopilotes monomoteurs**

#### 4.1 Objectifs du cours

L'objectif de la formation CRI(A) est de former le titulaire d'une licence de pilote justifiant de plus de 300 heures de vol en tant que pilote d'avions pour l'amener au niveau de compétence requis pour la délivrance de la qualification CRI(A) pour avions monomoteurs. Le cours doit donner une instruction théorique et pratique (en vol réel et simulé) adaptée au candidat afin de lui permettre de dispenser l'instruction en vue de la délivrance des qualifications de classe monomoteurs pour lesquelles il est qualifié.

#### 4.2 Formation pédagogique

Un cours de pédagogie CRI(A) approuvé doit comprendre au moins 25 heures. Les pilotes titulaires ou ayant été titulaires d'une des qualifications ci-après sont dispensés du cours de pédagogie lorsqu'ils suivent une formation CRI(A) : FI, TRI, IRI, SFI

#### 4.3 Formation en vol

Le candidat à la qualification CRI(SPA) pour avions monomoteurs doit accomplir au moins 3 heures de vol d'instruction dispensées par un instructeur, approuvé à cet effet. La formation en vol doit permettre de vérifier que le candidat est apte à enseigner les exercices en vol en toute sécurité et de manière efficace aux élèves qui suivent une formation en vue de la délivrance d'une qualification de classe multimoteurs

#### 4.4 Aptitude

A l'issue de la formation, le candidat doit satisfaire à l'épreuve pratique d'aptitude pour la qualification CRI(SPA) pour avions monopilotes monomoteurs.

### **5 Formation en vue de la délivrance de la qualification d'instructeur de qualification de vol aux instruments**

#### 5.1 Objectifs du cours

L'objectif de la formation IRI est de former le titulaire d'une licence de pilote justifiant de plus de 800 heures de vol aux instruments dont au moins 400 heures en tant que pilote d'avions ou d'hélicoptère selon le cas pour l'amener au niveau de compétence requis pour la délivrance de la qualification IRI. Le cours doit donner une formation adaptée aux techniques d'instruction au sol et en vol conformément aux méthodes établies.

*f*

## 5.2 Formation pédagogique

Un cours de pédagogie IRI approuvé doit comprendre au moins 25 heures basées sur le programme de formation théorique FI. Les pilotes titulaires ou ayant été titulaires d'une des qualifications ci-après sont dispensés du cours de pédagogie lorsqu'ils suivent une formation IRI : FI, CRI(A), TRI.

## 5.3 Formation en vol

Le programme de formation en vol IRI(A) doit comprendre au moins 10 heures d'instruction en vol, sur avion, sur simulateur de vol ou sur FNPT II pour être approuvée.

## 5.4 APTITUDE

A l'issue de la formation, le candidat doit satisfaire à l'épreuve pratique d'aptitude pour la qualification IRI correspondant.

+

## ANNEXE 1

### **Dispositions concernant l'épreuve pratique d'aptitude et l'examen oral des connaissances théoriques en vue de la délivrance de la qualification FI et du contrôle de compétence aux conditions de délivrance d'autorisations spéciales.**

1. L'épreuve comprend des tests oraux de connaissances théoriques au sol, des exercices avant le vol, après le vol, et des démonstrations de l'aptitude d'un FI(H) en vol, lors de tests pratiques effectués à bord d'un hélicoptère.
2. Le candidat qui se présente à l'épreuve pratique d'aptitude doit avoir reçu au préalable une instruction sur le même type d'hélicoptère que celui utilisé au cours de l'épreuve.
3. Avant de subir l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit avoir achevé la formation requise. L'organisme FTO doit, sur demande de l'examineur, mettre à la disposition de celui-ci le dossier de formation du candidat.
4. La section 1, c'est-à-dire la partie de l'épreuve pratique d'aptitude consacrée à l'examen oral des connaissances théoriques, est divisée en deux parties :
  - (a) Au cours d'un test, le candidat doit démontrer ses capacités à enseigner à d'autres "élèves", dont l'un d'entre eux doit être l'examineur. La démonstration doit porter, au choix, sur l'une des rubriques de a à i de la section 1. Le temps imparti à la préparation de cette démonstration doit être convenu à l'avance avec l'examineur. Des ouvrages de référence appropriés peuvent être utilisés par le candidat. La durée de la démonstration ne doit pas excéder 45 minutes.
  - (b) Au cours d'une interrogation orale, les connaissances du candidat portant sur les rubriques de a à i de la section 1 et sur la partie "Pédagogie" figurant au programme de formation FI doivent être contrôlées par l'examineur.
5. Les sections 2, 3 et 7 sont réservées à la qualification FI monomoteur-monopilote. Ces sections comprennent des exercices de démonstration de l'aptitude à instruire, choisis par l'examineur et extraits du programme de formation en vol FI. Le candidat doit démontrer les capacités d'un FI, y compris celles à effectuer un briefing, un débriefing et à dispenser de l'instruction en vol.
6. La section 4 est laissée intentionnellement en blanc et peut être utilisée pour y indiquer d'autres exercices de démonstration de l'aptitude d'un FI, conformément à la décision de l'examineur et acceptés par le candidat avant l'épreuve d'aptitude.
7. La section 5 comprend des exercices additionnels de démonstration de l'aptitude d'un FI pour les aéronefs multimoteurs monopilotes. Pour cette partie, le cas échéant, un aéronef multimoteur monopilote, un simulateur ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III) doivent être utilisés. Si un simulateur ou un système d'entraînement aux procédures de vol et de navigation de type II ou III (FNPT II ou III) sont utilisés, ces systèmes doivent simuler un aéronef multimoteur. Cette section doit être effectuée en complément aux sections 2, 3 et 4 (si applicables) et 7.
8. La section 6 est laissée intentionnellement en blanc. Cette section est réservée à des exercices additionnels de démonstration, sur décision de l'examineur avec accord du candidat, avant l'épreuve d'aptitude à une qualification FI qui permet de dispenser l'instruction en vue de la qualification de vol aux

✓

instruments. Ces exercices doivent être en relation avec les conditions de formation pour de la délivrance de la qualification de vol aux instruments.

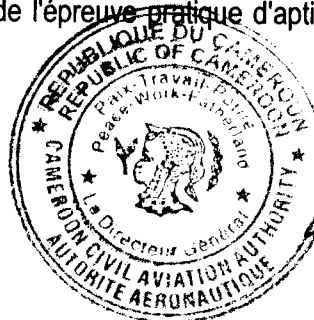
9. Au cours de l'épreuve pratique d'aptitude, le candidat doit occuper le siège normalement occupé par le FI. L'examineur ou un autre FI doit jouer le rôle de l'élève". Le candidat doit expliquer à l'élève" les exercices pertinents ainsi que, le cas échéant, la manière de les effectuer. Par la suite, l'élève" doit exécuter les mêmes manœuvres, comportant les erreurs typiques propres aux élèves inexpérimentés. Le candidat est tenu de corriger ces erreurs oralement ou, en intervenant si nécessaire.

10. Les sections 1 et 2 jusqu'à 7 (si applicable) doivent être achevées dans un délai de six mois mais toutes les sections devraient de préférence être exécutées le même jour. Si le candidat échoue dans l'un quelconque des exercices des sections 2, 3 et 4 (si applicable) et 5 et 6 (si applicable), il doit subir de nouveau un test portant sur l'ensemble des exercices. La section 1 peut, en cas d'échec, être passée de nouveau séparément.

11. L'examineur peut arrêter l'épreuve pratique d'aptitude à tout moment s'il estime que la démonstration de l'aptitude du candidat à piloter ou à instruire exige une nouvelle épreuve.

12. L'examineur est le pilote-commandant de bord, sauf dans les circonstances acceptées par l'examineur où un autre FI est désigné comme pilote-commandant de bord.

13. Le contenu et les sections de l'épreuve pratique d'aptitude définis en annexe 2 doivent être utilisés pour l'épreuve d'aptitude.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA Temattas

## ANNEXE 2

Contenu de l'épreuve pratique d'aptitude et de l'examen oral de connaissances théoriques en vue de la délivrance pour la qualification d'instructeur de vol (FI(H)) et du contrôle de compétence

SECTION 1 - ORAL THÉORIQUE	
a	RÉGLEMENTATION
b	CONNAISSANCES GÉNÉRALES DE L'AÉRONEF
c	PERFORMANCES EN VOL ET PRÉPARATION DU VOL
d	PERFORMANCE HUMAINE ET SES LIMITES
e	MÉTÉOROLOGIE
f	NAVIGATION
g	PROCÉDURES OPÉRATIONNELLES
h	PRINCIPE DU VOL
i	ADMINISTRATION DE LA FORMATION

SECTIONS 2 ET 3. EXERCICE CHOISI :

SECTION 2 - BRIEFING PREVOL	
a	PRÉSENTATION VISUELLE
b	PRÉCISION TECHNIQUE
c	CLARTÉ DE L'EXPLICATION
d	CLARTÉ DE L'EXPRESSION
e	TECHNIQUE D'INSTRUCTION
f	UTILISATION DE SUPPORTS PÉDAGOGIQUES
g	PARTICIPATION DE L'ÉLÈVE

SECTION 3 - VOL	
a	ORGANISATION DE LA DÉMONSTRATION
b	SYNCHRONISATION DES COMMENTAIRES AVEC LA DÉMONSTRATION
c	CORRECTION DES FAUTES
d	TENUE MACHINE
e	TECHNIQUE D'INSTRUCTION
f	FAIRE PREUVE D'UN BON JUGEMENT DANS LA CONDUITE DU VOL/SECURITE
g	MATÉRIALISATION, EXPLOITATION DE L'ESPACE AÉRIEN

SECTION 4 - AUTRES EXERCICES	
a	
b	
c	
d	
e	
f	
g	

SECTION 5 - EXERCICES MULTIMOTEURS	
a	ACTIONS APRES PANNE MOTEUR IMMEDIATEMENT APRES DECOLLAGE <sup>1</sup>
b	APPROCHE MONOMOTEUR SUIVIE D'UNE REMISE DES GAZ <sup>1</sup>

*J*