



MINISTERIO
DE FOMENTO



Operaciones comerciales especializadas

Entrenamiento y verificación del personal

Carlos Requena Vila
Técnico Experto en Operaciones Vuelo
Madrid, 2 y 9 abril de 2019

1. Introducción
2. Entrenamientos en la Subparte FC (Flight Crew)
3. Otros entrenamientos Parte ORO
4. Otros entrenamientos Parte SPO
5. En resumen...



¿POR QUÉ ENTRENARSE? ➔ El operador garantizará que todo el personal asignado a las operaciones en tierra o en vuelo o que participe directamente en ellas esté debidamente instruido, haya demostrado su capacidad para desempeñar sus funciones particulares y conozca sus responsabilidades y la relación que guardan sus obligaciones con el conjunto de la operación (ORO.GEN.110 (e)).



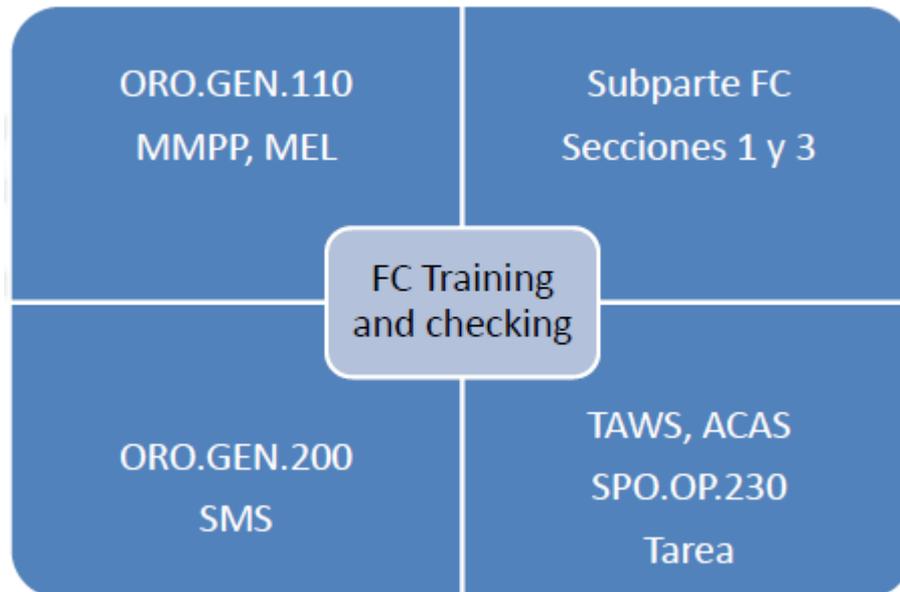
¿DÓNDE ENCONTRAMOS LOS REQUISITOS DE ENTRENAMIENTO?

Reglamento (UE) 965/2012

- ❑ ANEXO III (PARTE ORO)
- ❑ ANEXO VIII (PARTE SPO)



LOS REQUISITOS DE ENTRENAMIENTO DE TODO EL PERSONAL DEL OPERADOR QUEDAN ENGLOBALADOS ASÍ:



ENTRENAMIENTO Y VERIFICACIÓN DEL PERSONAL VUELO

Subparte FC.



- **A4: Composición de tripulaciones**
- **A5: Cualificación de tripulaciones**
- **Parte D: Programas de entrenamiento**



- **No tiene desarrollados AMC y GM**



¿DÓNDE ENCONTRAMOS LOS REQUISITOS DEL PERSONAL CUALIFICADO PARA IMPARTIR EL ENTRENAMIENTO Y REALIZAR LAS VERIFICACIONES EN VUELO DE LA SUBPARTE FC DE LA PARTE ORO?



ORO.FC.145 a) 2)

ORO.FC.145 a) 2): personal debidamente cualificado; en el caso del entrenamiento y la verificación de vuelo y simulación de vuelo, el personal que proporcione dicho entrenamiento y que lleve a cabo las verificaciones estará cualificado de conformidad con el anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) no 1178/2011

REGLAMENTO (UE) 1178/2011 – Anexo I (parte FCL)

FCL.905.FI : Atribuciones y condiciones del FI

FCL.910.FI : Restricción de atribuciones del FI

FCL.905.CRI : Atribuciones y condiciones del CRI

FCL.905.TRI : Atribuciones y condiciones del TRI

FCL.910.TRI : Restricción de atribuciones del TRI

FCL.1005.FE : Atribuciones y condiciones del FE

FCL.1005.CRE : Atribuciones y condiciones del CRE

FCL.1005.TRE : Atribuciones y condiciones del TRE

La formación teórica de cualquier curso, puede ser impartida por cualquier persona que decida el operador siempre que demuestre o acredite conocimientos suficientes en la materia.

EXENCIÓN AL REQUISITO [ORO.FC.145]

Resolución de 28 de abril de 2017, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea

https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-5814

- ❑ **Objeto de la exención:** Permitir que las verificaciones en vuelo previstas en la Subparte FC puedan ser realizadas por pilotos del operador que no sean examinadores de vuelo (FE/CRE/TRE).
- ❑ **Verificaciones a las que aplica:** ORO.FC.120, ORO.FC.125, ORO.FC.130, ORO.FC.135, ORO.FC.140 y ORO.FC.330.
- ❑ **Requisitos mínimos que debe cumplir el piloto:**
 - Experiencia **mínima de vuelo total:** 750 horas
 - Experiencia **mínima como comandante en el operador:** no será inferior a 50 horas en el tipo, clase o variante de aeronave en cuestión.
 - Experiencia **mínima en la tarea especializada:** no será inferior a 500 horas,
 - **Formación específica** en la realización de verificaciones de competencia cubriendo al menos,
 - técnicas de instrucción aplicadas a la verificación en vuelo,
 - técnicas de Briefing/Debriefing,
 - conceptos de CRM y
 - la evaluación de las capacidades de CRM.
- ❑ **Fecha de vigencia de la exención:** hasta el 20 de abril de 2020.



La parte SPO NO RECOGE la figura de los PAE,s (pilotos de alta experiencia) ni de los IA,s (instructores de actividad).





¿Donde debe ubicarse la información relativa a los entrenamientos / verificaciones?

ORO.FC.145 a) 1)

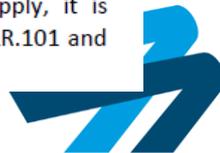
AMC4 ORO.MLR.100

Parte D + SOP

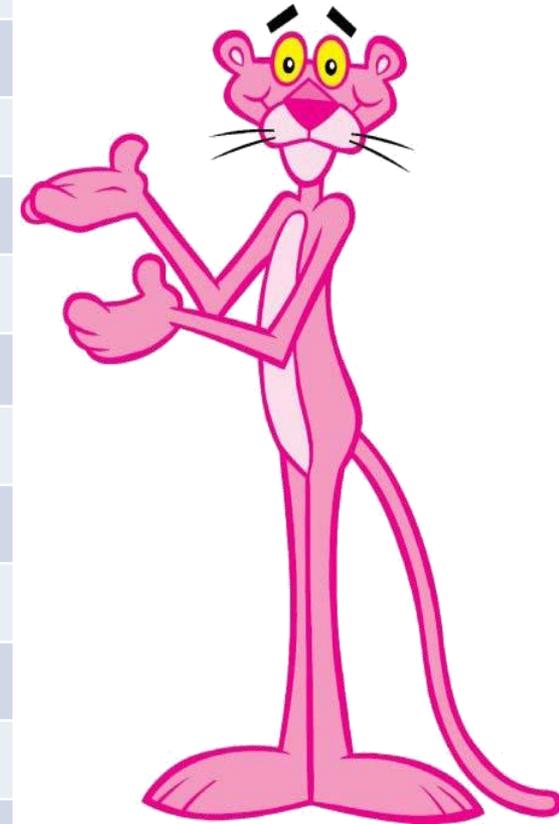
Entrenamiento de conformidad con:

- los programas y planes de entrenamiento establecidos por el operador en el manual de operaciones;

- D TRAINING
- 1 Training syllabi and checking programmes for all operations personnel assigned to operational duties in connection with the preparation and/or conduct of a flight.
 - 2 Training syllabi and checking programmes should include:
 - 2.1 For flight crew, all relevant items prescribed in Part-SPO, Part-SPA and this Part;
 - 2.2 For other crew members, all relevant items prescribed in Part-SPO and this Part, as applicable;
 - 2.3 For in-flight and ground task specialists concerned, including crew members:
 - a. All relevant items prescribed in SPA.DG; and
 - b. All relevant items prescribed in Part-SPO and ORO.SEC; and
 - 2.4 For operations personnel other than crew members, all other relevant items pertaining to their duties prescribed in Part-SPO and this Part.
 - 3 Procedures:
 - 3.1 Procedures for training and checking.
 - 3.2 Procedures to be applied in the event that personnel do not achieve or maintain the required standards.
 - 3.3 A system for tracking expiry dates for qualifications, checks, tests, recency and licences.
 - 4 Description of documentation to be stored and storage periods.
- (b) If there are sections that, because of the nature of the operation, do not apply, it is recommended that operators maintain the numbering system described in ORO.MLR.101 and above and insert 'Not applicable' or 'Intentionally blank' where appropriate.

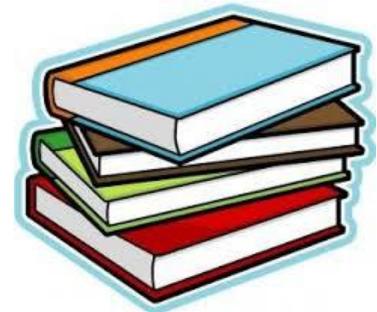


REQUISITO	ENTRENAMIENTO /CURSO
ORO.FC.105 (c)	ÁREA/RUTA Y AERÓDROMO
ORO.FC.115	CRM
ORO.FC.120	CONVERSIÓN
ORO.FC.125	DIFERENCIAS Y FAMILIARIZACIÓN
ORO.FC.130	RECURRENTE (Aeronave)
ORO.FC.135	AMBOS PUESTOS
ORO.FC.140	OPERACIÓN EN MÁS DE UN TIPO O VARIANTE
ORO.FC.145	PROVISIÓN DE ENTRENAMIENTO
ORO.FC.330	RECURRENTE (Operación)
ORO.GEN.110 (j), (k)	M.M.P.P.
AMC1 ORO.GEN.110 e)	MEL
ORO.GEN.200 (a)(4)	SISTEMA DE GESTIÓN (SMS)
SPO.OP.230	OPERACIÓN ESPECIALIZADA (SOP)
ORO.GEN.110 (a)	SECURITY



INFORMACIÓN MÍNIMA POR CURSO/ENTRENAMIENTO

- Objeto del curso
- Ámbito/alcance de aplicación
- Normativa de referencia
- Medios de instrucción
- Cualificación de instructores y examinadores
- Periodicidad
- Contenido del curso y cronograma
- Bibliografía de referencia
- Verificación (si/no)
- Documentación externa generada (formatos externos)



SUBCONTRATACIÓN DE FORMACIÓN – ORO.GEN.205

El operador garantizará que, al contratar cualquier parte de su actividad, el servicio o producto contratado o adquirido cumple con los requisitos aplicables. (ORO.GEN.205 (a))

El operador es el último responsable de que la formación impartida se ajusta a lo definido en sus programas de entrenamiento, así como de asegurarse que el contenido se ajusta al tipo de operación y a las aeronaves operadas. (GM1 ORO.GEN.205 (c))

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR CUANDO CONTRATA ACTIVIDADES EXTERNAS

Independientemente del estado de aprobación de la organización contratada, el operador contratante es responsable de garantizar que todas las actividades contratadas estén sujetas a la identificación de peligros y la evaluación de riesgos, según requerido por ORO.GEN.200 (a) (3), y al monitoreo de cumplimiento, como lo requiere. (GM2 ORO.GEN.205 (a))



Example

CRM



ORO.FC.105 CONOCIMIENTO DE RUTA/ÁREA Y AERÓDROMO

Para que el operador pueda designar a un piloto como PILOTO AL MANDO (PIC), es necesario cumplir este requisito. [En operación distinta de CAT, no es comandante, sino PIC]



1 – RUTA/ÁREA: SU CONTENIDO MÍNIMO SE DESARROLLA EN AMC1 ORO.FC.105 (b)(2);(c), (a)

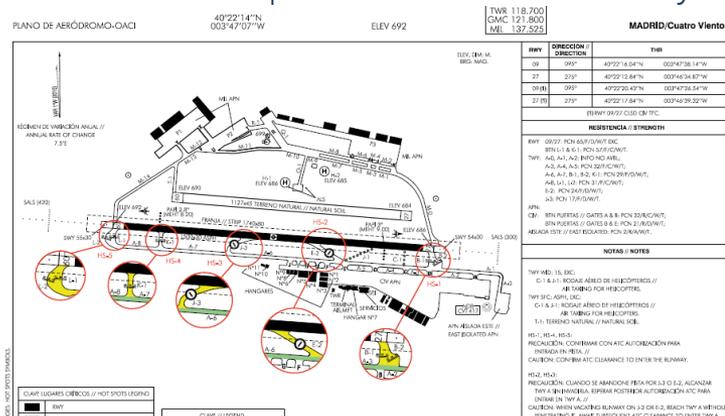
Para la formación, el operador ha de definir en el M.O. según su criterio;

- si la ruta/área es o no es compleja
- el procedimiento que usa para determinarlo.

Dado que en el caso de no compleja se puede impartir por auto estudio, pero si es compleja requiere de vuelo en la aeronave o simulador.

2 – AERÓDROMO: SU CONTENIDO MÍNIMO SE DESARROLLA EN AMC1 ORO.FC.105 (b)(2);(c), (b)

Los contenidos de los cursos han de adaptarse a las aeronaves y a la operación del operador.



ORO.FC.115 CRM

Antes de comenzar la operación, el piloto habrá recibido entrenamiento CRM adecuado a su tarea, según descrito en el M.O.

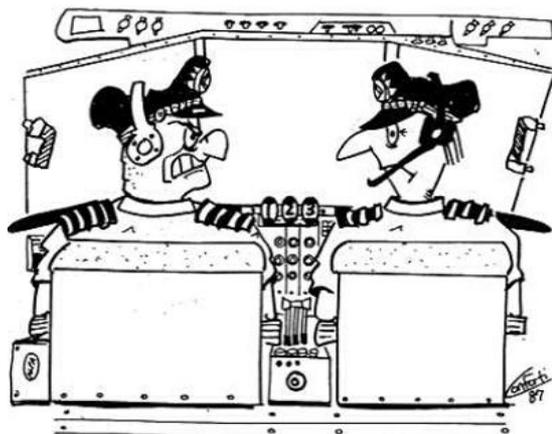
Requisitos:

- Operación multi piloto: AMC1 ORO.FC.115 (y SP heli. con technical crew)
- Operación solo piloto: AMC2 ORO.FC.115

(ALIVIO DE CONTENIDOS EN SP; HORAS MÍNIMAS CRM INICIAL: 6 HORAS Y POSIBILIDAD DE IMPARTIRSE EN SU TOTALIDAD EN CBT)



UN REQUISITO, TRES [CUATRO] ENTRENAMIENTOS



- 1 – ENTRENAMIENTO CRM INICIAL
- 2 – ENTRENAMIENTO CRM DENTRO DEL CURSO DE CONVERSIÓN
- 3 – ENTRENAMIENTO CRM RECURRENTE ANUAL
- [4 – CRM EN CURSO DE MANDO], Si aplica

LOS REQUISITOS DEL FORMADOR CRM VIENEN ESPECIFICADOS EN AMC3 ORO.FC.115

AESA NO EMITE NINGUNA AUTORIZACIÓN A LOS FORMADORES EN CRM





ORO.FC.115CRM (tabla general de elementos CRM)

AMC1 ORO.FC.115 (g) Tabla 1

CRM training elements	Initial operator's CRM training	Operator conversion course when changing aircraft type	Operator conversion course when changing operator	Annual recurrent training	Command course
General principles					
Human factors in aviation; General instructions on CRM principles and objectives; Human performance and limitations; Threat and error management.	In-depth	Required	Required	Required	Required
Relevant to the individual flight crew member					
Personality awareness, human error and reliability, attitudes and behaviours, self-assessment and self-critique; Stress and stress management; Fatigue and vigilance; Assertiveness, situation awareness, information acquisition and processing.	In-depth	Not required	Not required	Required	In-depth
Relevant to the flight crew					
Automation and philosophy on the use of automation	Required	In-depth	In-depth	In-depth	In-depth

CRM training elements	Initial operator's CRM training	Operator conversion course when changing aircraft type	Operator conversion course when changing operator	Annual recurrent training	Command course
Specific type-related differences	Required	In-depth	Not required	Required	Required
Monitoring and intervention	Required	In-depth	In-depth	Required	Required
Relevant to the entire aircraft crew					
Shared situation awareness, shared information acquisition and processing; Workload management; Effective communication and coordination inside and outside the flight crew compartment; Leadership, cooperation, synergy, delegation, decision-making, actions; Resilience development; Surprise and startle effect; Cultural differences.	In-depth	Required	Required	Required	In-depth
Relevant to the operator and the organisation					
Operator's safety culture and company culture, standard operating procedures (SOPs), organisational factors, factors linked to the type of operations; Effective communication and coordination with other operational personnel and ground services.	In-depth	Required	In-depth	Required	In-depth
Case studies	In-depth	In-depth	In-depth	In-depth	In-depth



ORO.FC.120 ENTRENAMIENTO DE CONVERSIÓN

(a) Aplica:

- cuando se incorpore al operador, o
- cuando se cambie a una aeronave par la cual es necesaria una nueva habilitación de tipo o clase

Sus requisitos se describen en ...??

... ¡¡NO HAY AMC para curso de conversión para operaciones especializadas!!



NOTA: Como guía para la elaboración de un entrenamiento de conversión se puede usar, adaptando los contenidos a nuestra operación y aeronave, el requisito AMC1 ORO.FC.220, pudiendo ser similar a lo expuesto aquí:



1 – FASE TEÓRICA : incluyendo conocimiento de la compañía, normativa de aplicación, manual de operaciones, procedimientos normales, anormales y de emergencia de la aeronave y sistemas de la aeronave.

2 – FASE TEÓRICA: entrenamiento en ubicación y uso de los equipos de emergencia y seguridad.

3 – FASE DE VUELO: Entrenamiento en los sistemas de la aeronave y en procedimientos normales, anormales y de emergencia de la aeronave .

4 – FASE DE VUELO: Verificación de competencia de lo anteriormente entrenado.



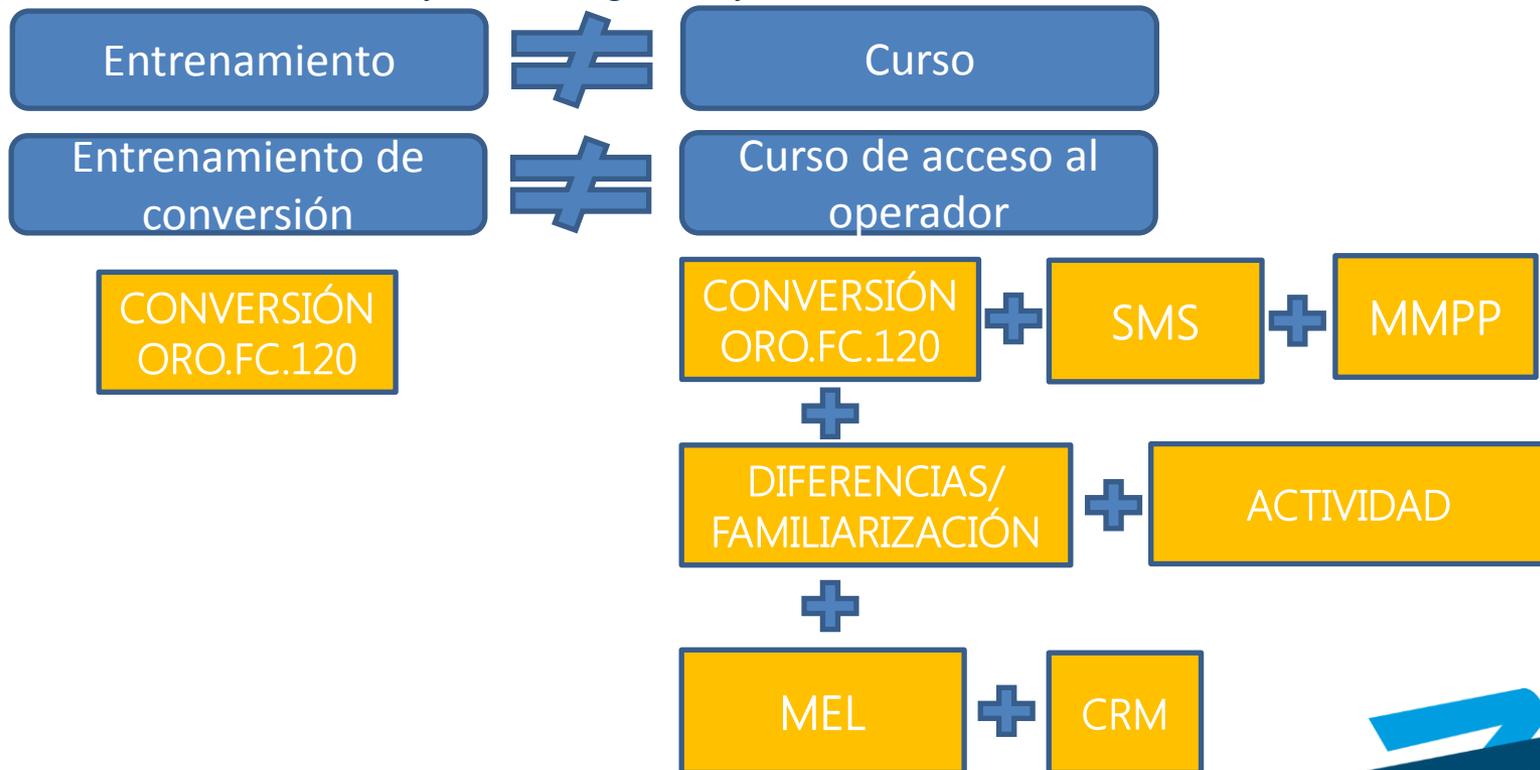
ORO.FC.120 ENTRENAMIENTO DE CONVERSIÓN



(b) El curso de entrenamiento de conversión del operador incluirá entrenamiento en los equipos instalados a bordo de la aeronave, según resulte apropiado para el puesto de los miembros de la tripulación de vuelo.

NO INCLUYE el resto de los cursos/entrenamientos de la oferta de entrenamiento completa.

Es un entrenamiento concreto, orientado al conocimiento de la empresa, normativa aplicable, procedimientos normales, anormales y de emergencia y sistemas de aeronave.



ORO.FC.125 ENTRENAMIENTO DE DIFERENCIAS Y DE FAMILIARIZACIÓN

La tripulación de vuelo llevará a cabo entrenamiento de diferencias o de familiarización cuando sea requerido según el REG. (UE) 1178/2011, parte FCL. [NOTA: VER FCL.700/FCL.705/FCL.710]

DIFFERENCES AND FAMILIARISATION TRAINING

(a) **Differences training** requires the acquisition of additional knowledge and training on an appropriate training device or the aircraft.

(b) **Familiarization training** requires the acquisition of additional knowledge.

PARA VER CUANDO CORRESPONDE UN ENTRENAMIENTO U OTRO SE PUEDE CONSULTAR:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/product-certification/typeratings-and-licence-endorsement-lists>

LIST OF CLASS OR TYPE RATINGS

The following tables contain lists of aeroplanes or TMG that are included in class ratings.

(a) Class ratings (aeroplane): SP and SEP or MEP aeroplane (land or sea):

Manufacturer	Aeroplanes		Licence Endorsement		
All manufacturers	SEP (land)	(D)	SEP (land)		
	SEP (land) with variable pitch propellers				
	SEP (land) with retractable undercarriage				
	SEP (land) with turbo or super charged engines				
	SEP (land) with cabin pressurisation				
	SEP (land) with tail wheels				
	SEP (land) with EFIS				
	SEP (land) with SLPC				
	SEP (sea)				
	SEP (sea) with variable pitch propellers				
All manufacturers	SEP (sea) with turbo or super charged engines	(D)	SEP (sea)		
	SEP (sea) with cabin pressurisation				
	SEP (sea) with EFIS				
	SEP (sea) with SLPC				
	MEP (land)			(D)	MEP (land)
	MEP (sea)			(D)	MEP (sea)



(b) Class ratings (aeroplane): SP and SEP TMG (land):

Manufacturer	Aeroplanes		Licence Endorsement
All manufacturers	All TMGs having an integrally mounted, non-retractable engine and a non-retractable propeller		TMG

(c) Additional class and type rating lists and endorsement lists are published by the Agency.

(d) Whenever (D) is indicated in one of the lists mentioned in paragraphs (a) to (c), it indicates that differences training in accordance with [FCL.710](#) is required.

ORO.FC.130 ENTRENAMIENTO RECURRENTE Y VERIFICACIÓN
(Asociado a la aeronave)

a) Cada miembro de la tripulación de vuelo completará un entrenamiento periódico anual en vuelo y en tierra adecuado al tipo o la variante de aeronave en la que opere, que incluirá entrenamiento sobre la ubicación y el uso de todos los equipos de emergencias y de seguridad transportados a bordo.

b) Cada miembro de la tripulación de vuelo se someterá periódicamente a un examen a fin de demostrar su competencia en la realización de los procedimientos normales, anormales y de emergencia.

NOTA: El vuelo de este entrenamiento y/o verificación se puede combinar con la verificación del recurrente de la operación [ORO.FC.330], pero son requisitos diferentes y como tal han de estar en la parte D del M.O.

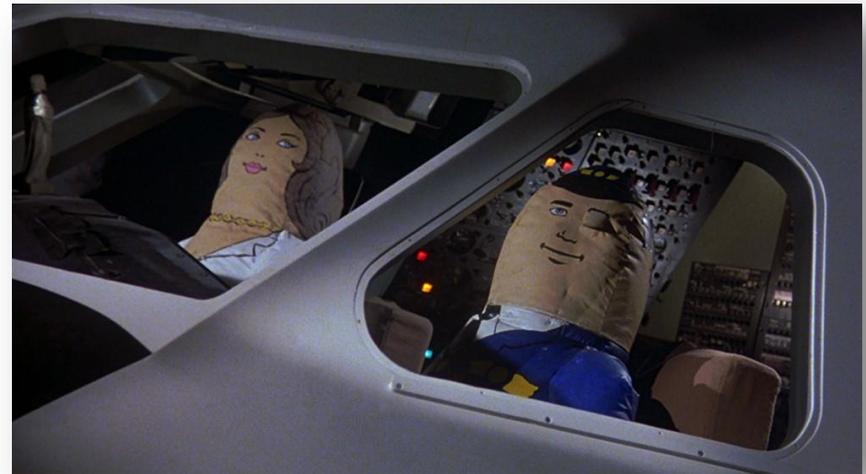
- *De la misma forma, en los formatos de registro ha de quedar claro cuando se efectúa uno u otro entrenamiento y/o verificación, teniendo en cuenta que el personal cualificado para efectuar dichos entrenamientos y verificaciones ha de cumplir requisitos diferentes.*



ORO.FC.135 CUALIFICACIÓN DEL PILOTO PARA OPERAR EN AMBOS PUESTOS

Los tripulantes de vuelo que puedan ser asignados para operar en ambos puestos de pilotaje realizarán los entrenamientos y verificaciones apropiados, de acuerdo con lo especificado en el manual de operaciones.

Además de cuando sea necesario por motivos de la operación, hay que tenerlo en cuenta en caso de que un piloto haga las verificaciones de la subparte FC en base a la exención del 28 de Abril de la dirección de AESA al requisito [ORO.FC.145], no tenga la habilitación de examinador.



ORO.FC.140 OPERACIÓN EN MÁS DE UN TIPO O VARIANTE

- a) Los miembros de la tripulación de vuelo que operen más de un tipo o variante de aeronave deberán cumplir **los requisitos establecidos en la presente subparte para cada tipo o variante**, a menos que se definan créditos relacionados con los requisitos de entrenamiento, verificación y experiencia reciente en la parte obligatoria de los datos de idoneidad operativa establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) n o 748/2012 para los tipos o variantes apropiados.
- b) En el manual de operaciones se especificarán los procedimientos apropiados y/o restricciones operativas para cualquier operación en más de un tipo o variante.



ORO.FC.330 ENTRENAMIENTO Y VERIFICACIONES PERIODICAS
(Asociado a la operación)

Cada miembro de la tripulación de vuelo completará las verificaciones de competencia aplicables al operador con el fin de demostrar su competencia en la realización de los procedimientos normales, anormales y de emergencia que abarcan los correspondientes aspectos asociados a las tareas especializadas descritas en el manual de operaciones.

NOTA: El vuelo de este entrenamiento y/o verificación se puede combinar con la verificación del recurrente de la aeronave [ORO.FC.130], pero son requisitos diferentes y como tal han de estar en la parte D del M.O.

- *De la misma forma, en los formatos de registro ha de quedar claro cuando se efectúa uno u otro entrenamiento y/o verificación, teniendo en cuenta que el personal cualificado para efectuar dichos entrenamientos y verificaciones ha de cumplir requisitos diferentes.*



ORO.GEN.110 (j, k) ENTRENAMIENTO MERCANCIAS PELIGROSAS

(j) El operador debe establecer y mantener programas de entrenamiento en MMPP.

- Los programas únicamente se aprueban en el caso de operadores que realicen CAT u operadores que transporten MMPP (es necesaria autorización conforme a la Parte SPA)

(k) No obstante el punto (j), los operadores que realicen operaciones comerciales con cualquiera de las siguientes aeronaves se asegurará de que la tripulación de vuelo haya recibido un entrenamiento o briefing apropiado en mercancías peligrosas, para permitirles **reconocer las mercancías peligrosas no declaradas que introduzcan a bordo**, por pasajeros o como carga:

- Operando en vuelo A-A (despegue y aterrizaje en mismo aeródromo o sitio de operación), VFR diurno:
- (1) un avión propulsado por hélice con un solo motor que tenga un MCTOM de 5 700 kg o menos y un MOPSC de 5 o menos;
- (2) un helicóptero que no sea complejo, monomotor, con un MOPSC de 5 o menos.

Tabla 1-5 Contenido de los cursos de instrucción para explotadores que no transportan mercancías peligrosas como carga o correo

Contenido	Categorías de personal				
	13	14	15	16	17
Criterios generales	X	X	X	X	X
Limitaciones	X	X	X	X	X
Etiquetas y marcas	X	X	X	X	X
Documento de transporte de mercancías peligrosas y otra documentación pertinente	X				
Reconocimiento de las mercancías peligrosas no declaradas	X	X	X	X	X
Disposiciones relativas a los pasajeros y a la tripulación	X	X	X	X	X
Procedimientos de emergencia	X	X	X	X	X

CATEGORÍAS

- 13 — Personal del explotador y del agente de servicios de escala encargado de la aceptación de la carga o el correo (que no sean mercancías peligrosas)
- 14 — Personal del explotador y del agente de servicios de escala que participa en la manipulación, almacenamiento y estiba de la carga o el correo (que no sean mercancías peligrosas) y el equipaje
- 15 — Personal encargado de los pasajeros
- 16 — Tripulación de vuelo, supervisores de carga, planificadores de la carga y encargados de operaciones de vuelo/despachadores de vuelo
- 17 — Tripulación (excluida la tripulación de vuelo).



AMC1 ORO.GEN.110 (e) ENTRENAMIENTO EN MEL

- (a) ...para **personal de tierra**...según establecido en CAME y OM según proceda...elementos (1)...(5)
- (b) El operador debe desarrollar un programa de entrenamiento para los **miembros de la tripulación** y detallar dicha entrenamiento en el Manual de Operaciones. Dicho programa de entrenamiento debe incluir:
- 1) el alcance, alcance y uso de la MEL;
 - 2) los procedimientos MEL del operador;
 - 3) procedimientos de mantenimiento elemental de conformidad con el Reglamento (UE) 1321/2014
 - 4) Responsabilidades del piloto al mando / comandante.



Master Minimum Equipment List Definitions

- ⌘ g) “**Master Minimum Equipment List**” means a document that establishes the aircraft equipment allowed to be inoperative under conditions specified therein for a specific type of aircraft.
- h) “**Minimum Equipment List**” means an approved document that authorizes an operator to dispatch an aircraft with aircraft equipment inoperative under the conditions specified therein.



AMC1 ORO.GEN.200 (a)(4) ENTRENAMIENTO Y COMUNICACIÓN SOBRE SEGURIDAD (SMS)(a) Entrenamiento

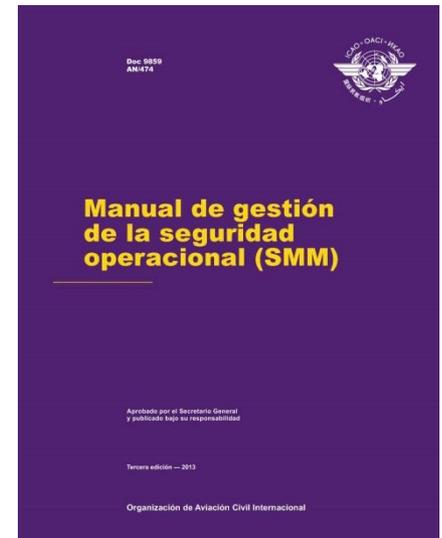
- (1) Todo el personal debe recibir capacitación de seguridad según corresponda para sus responsabilidades de seguridad.
- (2) Deben mantenerse registros adecuados de todos los entrenamientos de seguridad proporcionados.

(b) Comunicación

(1) El operador debe establecer una comunicación sobre asuntos de seguridad que:

- (i) garantiza que todo el personal esté al tanto de las actividades de gestión de la seguridad como apropiado para sus responsabilidades de seguridad;
- (ii) transmite información crítica para la seguridad, especialmente en relación con los riesgos evaluados y riesgos analizados;
- (iii) explica por qué se toman acciones particulares; y
- (iv) explica por qué se introducen o modifican los procedimientos de seguridad.

(2) Reuniones regulares con el personal donde la información, las acciones y los procedimientos son discutido puede ser usado para comunicar asuntos de seguridad.



Presentación de Sistema de Gestión



SPO.OP. 230 (c), (d)..... ENTRENAMIENTO EN LA ACTIVIDAD

SPO.GEN.105: Responsabilidades de la tripulación:

El miembro de la tripulación será responsable de la correcta ejecución de sus funciones. Las funciones de la tripulación se especificarán en los procedimientos operativos estándar (SOP) y, cuando proceda, en el manual de operaciones

SPO.GEN.106: Responsabilidades de los especialistas de tarea

El especialista de tareas será responsable de la correcta ejecución de sus funciones. Las funciones de los especialistas se especificarán en el SOP.

SPO.OP.135BRIEFING DE SEGURIDAD

a) Instrucciones previas a los especialistas antes del despegue sobre:

- 1) Equipos y procedimientos de emergencia
- 2) Procedimientos operativos relacionados con la tarea especializada antes de cada vuelo o serie de vuelos

b) Puede sustituirse (a)(2) por un programa de formación inicial y recurrente, definiendo requisitos de experiencia reciente.



Presentación SOP



AMC4 ORO.MLR.100 Anexo III (Parte ORO) del Reglamento UE 965/2012

ERRORES MÁS COMUNES

DESCONOCIMIENTO DE QUE HAY QUE TENER FORMACIÓN Y DÓNDE SE ENCUENTRA

ÍNDICE QUE NO SE AJUSTA AL FORMATO DE [AMC4 ORO.MLR.100 (D)]

CURSOS Y ENTRENAMIENTOS MEZCLADOS Y DESORDENADOS

INFORMACIÓN IRRELEVANTE PARA EL ENTRENAMIENTO O FALTA DE INFORMACIÓN RELEVANTE

INFORMACIÓN ERRÓNEA SOBRE EL PERSONAL CUALIFICADO PARA IMPARTIR FORMACIÓN

REFERENCIAS A DOCUMENTOS EXTERNOS, M.O., MSG, DONDE LUEGO NO ESTÁ CONTENIDA LA INFORMACIÓN

FORMATOS CONFUSOS PARA LOS ENTRENAMIENTOS/VERIFICACIONES DE VUELO



Gracias por vuestra atención



STAYAG

Servicio de Trabajos Aéreos y Aviación General

www.seguridadaerea.gob.es

