



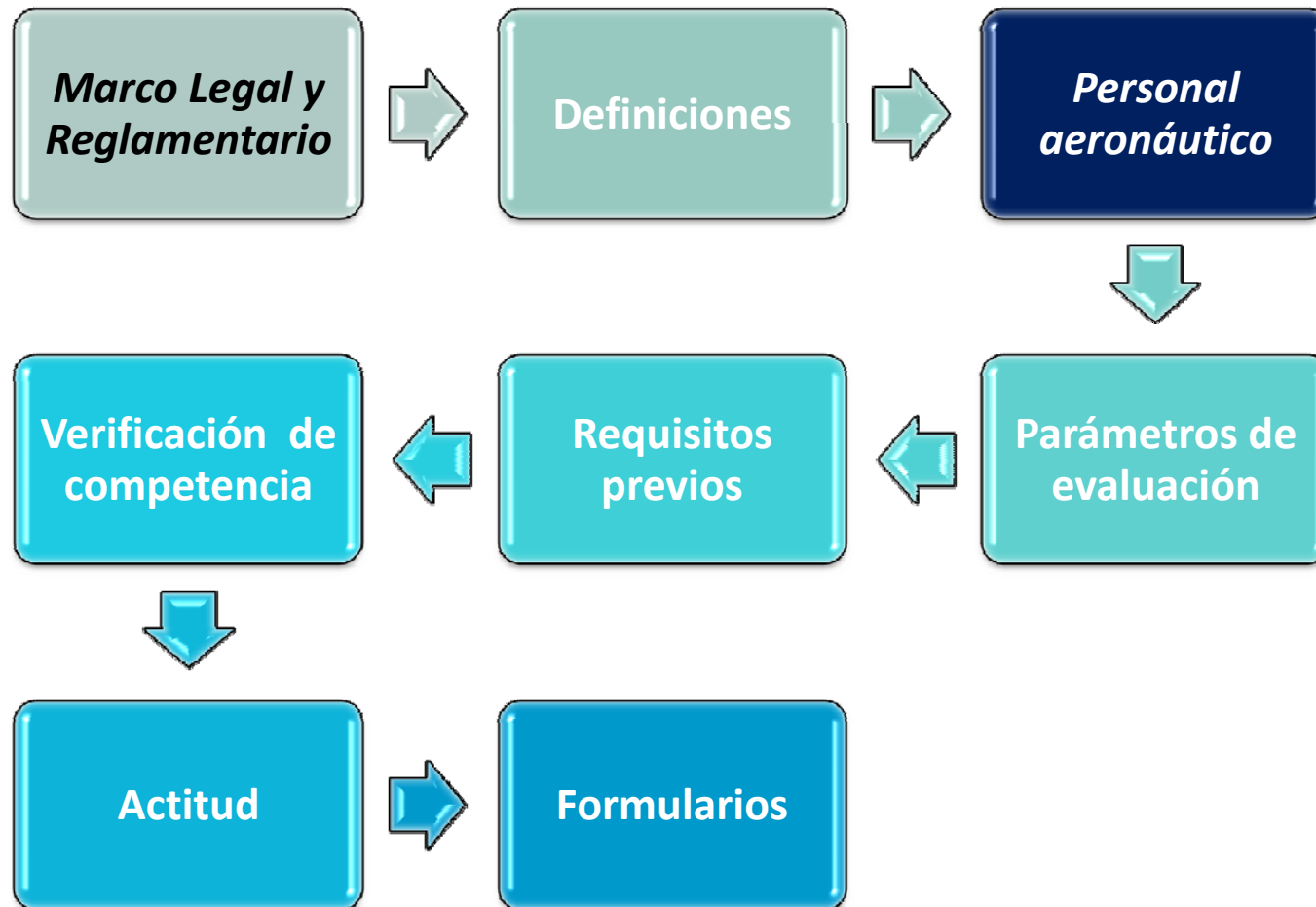
**CURSO DE INSPECTOR GUBERNAMENTAL PEL**

**MÓDULO 10A**

**CALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO**

Lima, Perú – 26 al 30 Setiembre 2011

# Contenido



# Objetivo



Al término del módulo, los participantes estarán familiarizados con:

Las características generales aplicables a la **evaluación de los pilotos** y los **parámetros** utilizados en el **proceso de evaluación**.

# Definiciones

## Aeronave Tipo

- toda aeronave aprobada para operar con tripulación mínima de dos pilotos, todos los helicópteros y todos los aviones de la operación considerada no convencionales o complejos por la autoridad aeronáutica.

## Habilitación

- Autorización inscrita en una licencia de personal aeronáutico o asociado con ella, y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

## Simulador de vuelo

- que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, hasta el punto que simula positivamente las funciones de los mandos de los sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de la aeronave, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.

# Definiciones

## Verificación de competencia

- llevado a cabo en aviones, simulador u otro dispositivo de entrenamiento que incluye cualquiera de las maniobras y procedimientos que normalmente se requieren para la emisión original de la licencia de piloto o de habilitación para las operaciones autorizadas y apropiadas para la categoría, clase o tipo de aeronave involucrada.

## Examen en ruta

- verificación en línea de un piloto al mando en operaciones regulares domésticas e internacionales y no regulares.

## Examinador designado

- Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Autoridad de Aviación Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la AAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.

# Personal aeronáutico



# Personal aeronáutico

## Verificación de competencia



61.080  
Requisitos  
previos para las  
pruebas de  
pericia en vuelo

61.090 Pruebas  
de pericia en  
vuelo:  
Procedimientos  
generales

121.1760  
Verificaciones  
de la  
competencia  
de los pilotos

Verificaciones  
tripulación  
de vuelo  
135.1005  
Aplicación

91.2650  
Verificaciones  
de la  
competencia

61.135 -  
Verificación  
de  
competencia

# Personal aeronáutico

LAR 91



# Personal aeronáutico

LAR 135



# Personal aeronáutico

LAR 121



# Parámetros de Evaluación

Independiente de las consideraciones acerca de las maniobras o procedimientos o que deben prevalecer siempre son los contenidos en el manual de instrucciones para cada tipo de aeronave;

el INSPAC o Examinador debe cumplir lo dispuesto en Formulario, verificando el dominio aceptable para cada maniobra;

la competencia establecida en la normativa debe proporcionar al postulante y a el examinador los requisitos que deben cumplirse antes de que el vuelo sea considerado satisfactorio;

# Parámetros de Evaluación

El examen se inicia en la "sala de briefing" o en un local previamente acordado y, cuando sea necesario, solicitado y comprobado la validez de lo Certificado de Habilitación y el Certificado Médico Aeronáutico vigente ;

La evaluación del piloto debe ser compatible con la licencia o calificación que se requiera y se inicial, periódico o otro;

dominio del piloto es evaluado sobre la base de su juicio, los conocimientos técnicos y la aplicación de procedimientos y maniobras;

# Parámetros de Evaluación

El examinado debe demostrar, durante la ejecución de las maniobras, que tiene un control efectivo de la aeronave, sin dejar dudas sobre su capacidad para ponerlo en seguridad;

Las maniobras o procedimientos deben ser realizados en un grado creciente de dificultad, evitando la acumulación de fallas en el mismo examen;

*En la verificación de aeronave TIPO, la tripulación debe ser completa, o sea, el Inspector o Examinador no pueden componer la tripulación (Brasil).*

# Requisitos previos

## LAR 61.080

- Haber aprobado el examen de conocimientos teóricos dentro de los doce (12) meses precedentes a la fecha de la prueba de pericia en vuelo;
- Haber recibido la instrucción y acreditar la experiencia de vuelo aplicable prescrita en este reglamento;
- Estar en posesión del certificado médico aeronáutico vigente y apropiado a la licencia; y
- Reunir el requisito de edad para el otorgamiento de la licencia que solicita.

# Requisitos previos

---

Después de cumplido con los requisitos de edad, conocimientos, experiencia y capacidad psicofísica y la presentación de la solicitud de forma estándar, la AAC debe darle la autorización para realizar la verificación de competencia y informar el profesional responsable para dicha verificación (INSPAC /Examinador ).

# Verificación de competencia

## LAR 142

### LAR 135

- 135.1005 permite que el personal de los centros de entrenamiento de aeronáutica civil autorizados según el LAR 142, que satisfacen los requisitos de las Secciones 135.1145 y 135.1155, provean instrucción, entrenamiento, pruebas y **verificaciones** bajo contrato u otros arreglos a explotadores que operan de conformidad con este reglamento.

### LAR 121

- 121.1525 Un explotador puede contratar con, o de otra forma acordar usar los servicios de, un centro de entrenamiento de aeronáutica civil certificado según el LAR 142, para proporcionar instrucción, entrenamiento, pruebas y **verificaciones** requeridas por este reglamento, sólo sí el centro de instrucción de aeronáutica civil

# Verificación de competencia

## BRIEFING

Se debe considerar siempre el estado psicológico del postulante y sus consecuencias en la realización del vuelo.



deben ser observados a bordo de la aeronave la documentación requerida, todas las cartas del lugar de origen, destino y alternativa y cartas de navegación



Se debe definir con el postulante las actitudes y los procedimientos que deben adoptarse durante una pérdida de motor simulada y las emergencias simuladas que se puede aplicar durante el vuelo.

# Verificación de competencia

LAR 142 (91/135/121)



Briefing y prueba oral

# Verificación de competencia

El Inspector/Examinador deberá realizar un examen oral en el conocimiento de los límites y los sistemas para evaluar la consistencia de los conocimientos teóricos del postulante.



FALCON 2000 PILOT TRAINING MANUAL

## Interstage Turbine Temperature (ITT) Limits

Ground start.....	815° C
Airstart .....	890° C
Restart maximum temperature .....	150° C

### Maximum takeoff (APR):

- 890° C (5 minutes max)

### Normal takeoff:

- 864° C (5 minutes maximum)

Maximum continuous .....	861° C
--------------------------	--------

### Windmilling maximum temperature:

- 970° C (10 seconds maximum)
- 1,000° C (2 seconds maximum)

## Starting Time

### Ground start:

- From start to light-off..... 10 seconds max after reaching 22% N<sub>2</sub>
- From light-off to idle..... 60 seconds maximum

### Airstart (from light-off to idle):

- Assisted..... 90 seconds
- Windmilling..... 180 seconds

## Starter Re-engagement Limits

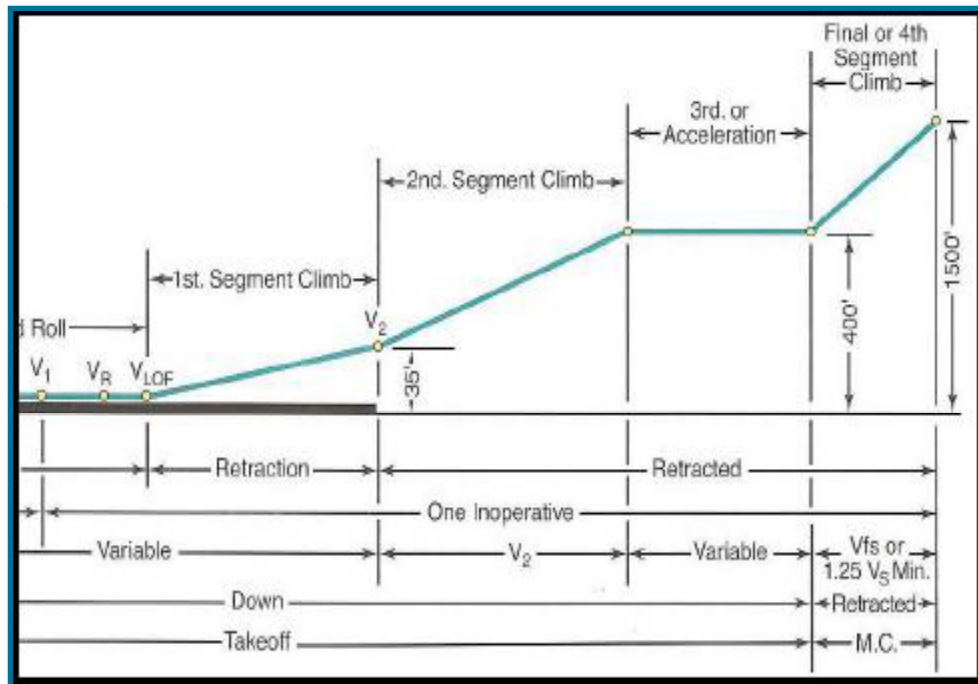
Maximum N <sub>2</sub> .....	Starter cutout at 53.6% N <sub>2</sub>
------------------------------	--

## Thrust Reverser (DHC TR 6000)

The thrust reverser is approved only when on the ground.

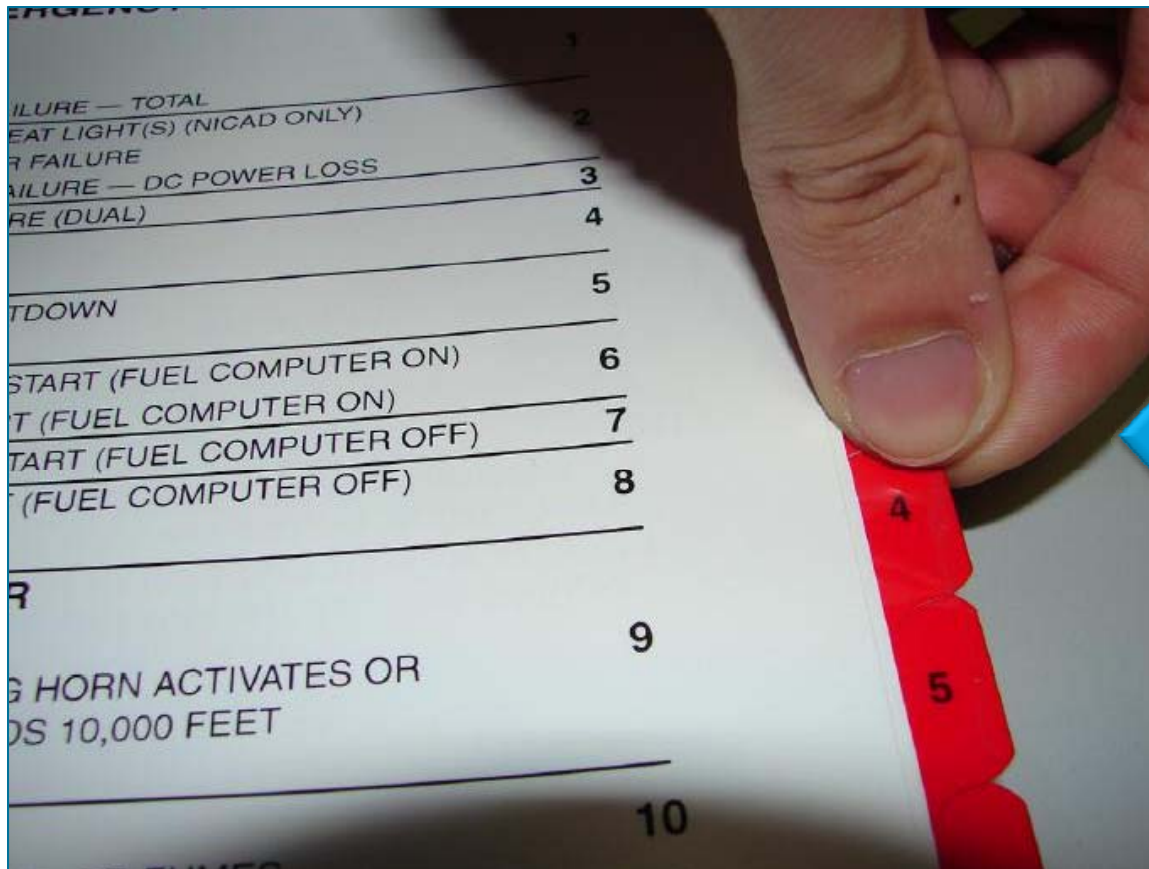
Full reverse thrust is usable until the airplane comes to 20 KIAS.

# Verificación de competencia



los Inspectores/  
Examinadores de  
operadores de Jets y de  
Turbopropulsores de la  
categoría de transporte  
deben explorar los  
conceptos de los  
segmentos y la velocidad  
de despegue / distancia  
asociada con el capítulo

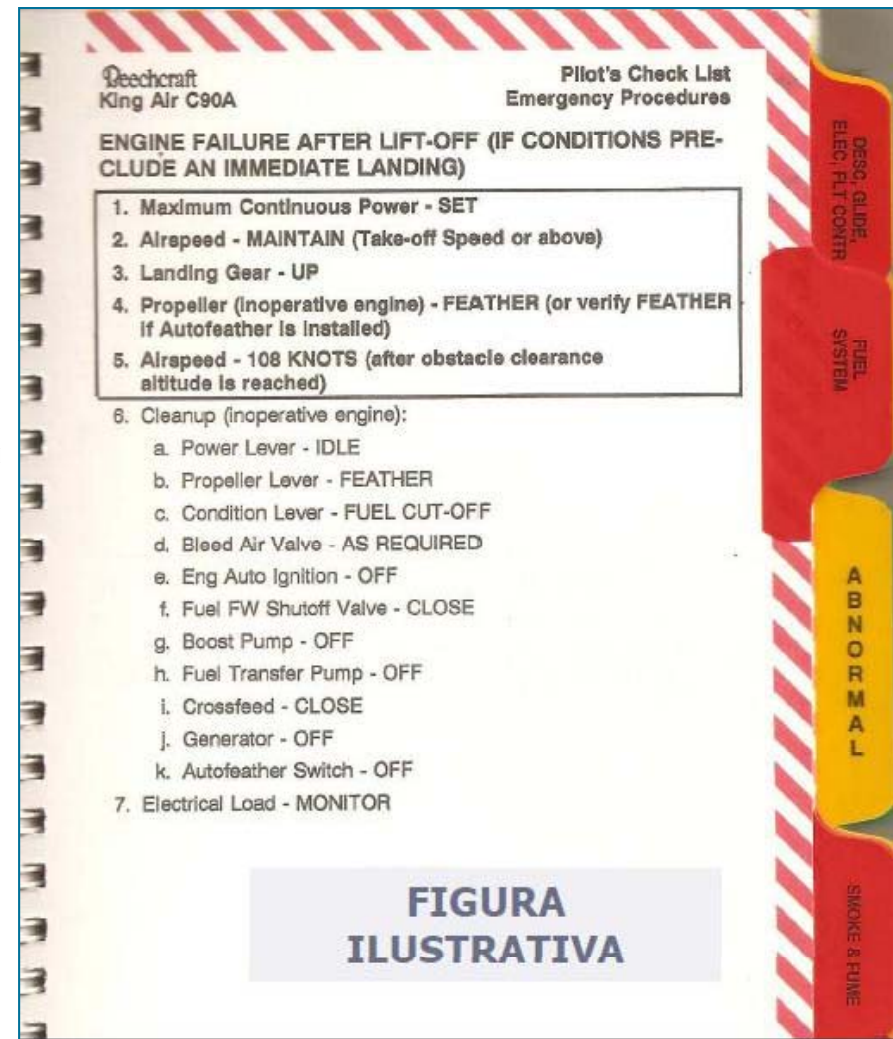
# Verificación de competencia



El solicitante debe demostrar conocimiento de los puntos de la lista de verificaciones y el adecuado manejo.

# Verificación de competencia

**MEMORY ITEMS y  
RECALL ITEMS** deben ser  
memorizados por el  
postulante



Lima, Perú, Setiembre 2011

# Verificación de competencia

**Rotina Operacional**  
**AIRBUS A319 A320 A321**

**11. ENGINE START**  
Após o recebimento da autorização do órgão ATC para realizar o acionamento, o Comandante deve certificar-se junto à manutenção de que o cheque de segurança foi efetuado através do seguinte padrão de comunicação:

CABINE: "MANUTENÇÃO, CHEQUE DE SEGURANÇA OK?"  
MANUTENÇÃO: "PINO DO STEERING CONECTADO, TODAS AS PORTAS, PORÕES, PAINÉIS E CAPÔS DO MOTOR ESTÃO FECHADAS E TRAVADAS, PITOTS E TOMADAS ESTÁTICAS CHECADAS E DESOBSTRUÍDAS, PINOS REMOVIDOS, PRONTO PARA PUSHBACK".

CM1	CM2
WINDOWS/DOORS ..... CHECK CLOSED Verificar o fechamento da janela do cockpit através do indicador e observar no ECAM o correto fechamento das portas e porões e posição dos SLIDES (ARMED).	WINDOWS/DOORS ..... CHECK CLOSED
BEACON ..... ON	
NW STRG DISC MEMO ..... CHECK	
THR LEVERS ..... IDLE	
PARKING BRK ACCU PRESS ..... CHECK Indicação na green band.	
PARKING BRK ..... AS RQRD	
CLEARED FOR START C/L ..... CALL	CLEARED FOR START C/L ..... READ

O acionamento dos motores será efetuado pelo Cmte, preferencialmente após o início do pushback.

CM1	CM2
CABINE: "MANUTENÇÃO, PARKING BRAKE OFF, REMOVER CALÇOS, PUSHBACK AUTORIZADO, RWY EM USO (XX), CONFIRME ÁREA LIVRE PARA PARTIDA DOS MOTORES" Após confirmação	

Publicación SOP o Procedimiento Operacional Estándar de la Empresa Operadora debe ser seguida por la tripulación

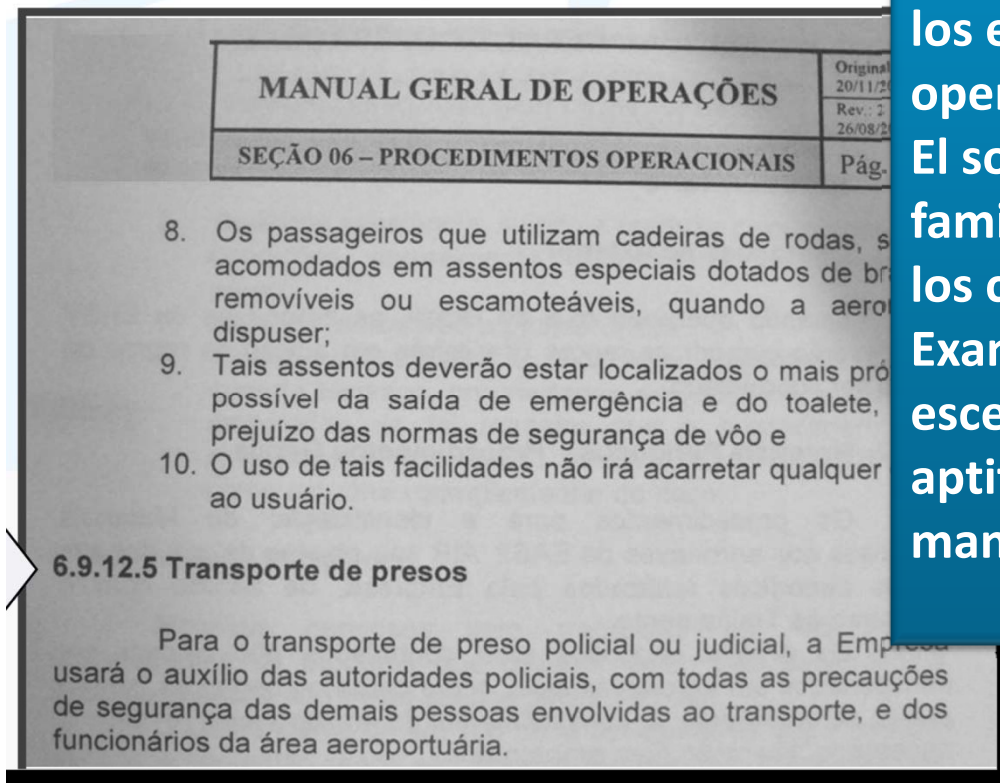
# Verificación de competencia

La aplicación del SOP debe contener los correctos *Callouts* de acuerdo con la función de Pilot Flying o Pilot Monitoring (Pilot Not Flying) (PIC o SIC)

Gear Extension Complete	Three Greens	Gear Down, Three Greens
Flap Land (30°) Extension (150 KT)	Full Flap	Speed Check, Full Flap
<b>f. <u>PRECISION APPROACH</u></b>		
SITUATION	PILOT FLYING	PILOT NOT FLYING
Localizer Alive	Check	Localizer Alive
Glide slope Alive	Check	Glide slope Alive
1000 Feet above DA	Check	1000 Above Minimums
500 Feet above DA	Check	500 Above Minimums
100 Feet	Check	100 Above Minimums, I'm outside
DA -Adequate Vis Reference	Landing	Runway in sight (or) Approach Lights Continue
DA -No Vis Reference	Missed Approach	Missed Approach

# Verificación de competencia

Manual de Operaciones es la principal fuente de consulta de los estándares aceptados en la operación de la empresa. El solicitante debe demostrar la familiarización con la consulta de los capítulos y temas, y el INSPAC Examinador debe proponer escenarios para evaluación de la aptitud del examinado en el manejo práctico de la MO



# Verificación de competencia

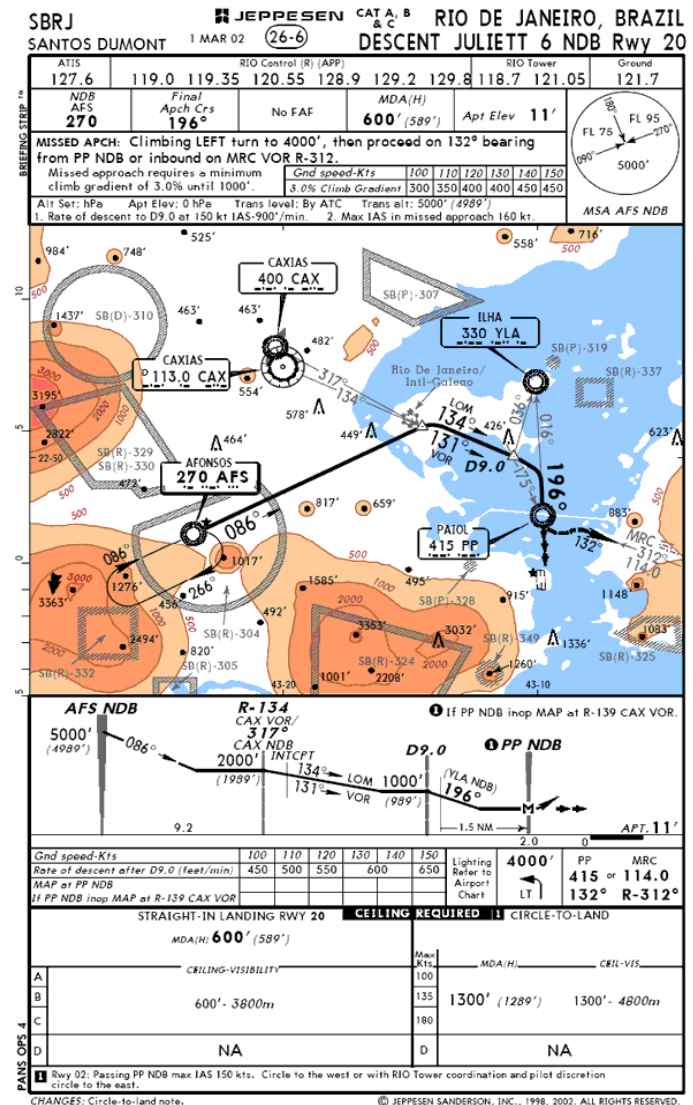
MEL

AIRCRAFT:		REVISION NO:	PAGE:	
AGUSTA HELICOPTER A-109S GRAND		0		
		DATE: 15/10/2007	24-1	
SYSTEM & SEQUENCE NUMBERS	ITEM	1. NUMBER INSTALLED	3. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH	4. REMARKS OR EXCEPTIONS
24	ELECTRICAL POWER			
1.	Battery			Deleted
2.	Starter/Generator	B 2	1	(M) One generator may be inoperative for day VFR provided the inoperative generator is deactivated and secured.
3.	Ammeter, Dual Indicator	C 1	0	One indicator needle may be inoperative.

El piloto debe demostrar la seguridad de las consultas y la interpretación correcta de los procedimientos de despacho con el equipo fuera de servicio

# Verificación de competencia

El piloto debe realizar el Briefing de los procedimientos IFR con la información completa y estandarizada, de manera que sea demostrada la capacidad para elegir o solicitar a la selección adecuada de NAV / COM (y para las empresas, de acuerdo con el SOP)



# Verificación de competencia

El automatismo en la operación de aeronaves *Glass cockpit* debe estar de acuerdo con las operaciones estándares para mantener alto nivel de habilidad y garantizar elevada Conciencia Situacional.



# Verificación de competencia

BRIEFING debe contener los siguientes puntos:

- Comprobar la autorización del chequeo por la AAC, licencia y habilitación;
- Selección del Formulario;
- Verificar los conocimientos teóricos de la aeronave, limitaciones, la performance y los procedimientos anormales y de emergencia;
- Los gráficos y las tablas de Performance y de Carga, centrado y servicios;
- Manipulación de los manuales de la aeronave (AFM, RFM, FCOM, QRH, MEL)
- Reglas de vuelo; y
- Reglas de vuelo por instrumentos .

# Verificación de competencia

BRIEFING debe contener los siguientes puntos:

- condiciones del aeródromo;
- condiciones atmosféricas del aeródromo de destino;
- combustible a bordo y el combustible necesario para cumplir el vuelo;
- combustible necesario para volar para la alternativa;
- reserva de combustible (extra fuel);
- secuencia y cumplimiento de procedimientos(vuelo local); y
- emergencias en vuelo.

# Verificación de competencia

El postulante debe demostrar conocimiento de los procedimientos de funcionamiento y de utilización aprobados.



Debe demostrar habilidad para utilizar los manuales técnicos de la aeronave y el conocimiento del desempeño en la operación con un peso máximo de despegue en los efectos adversos (alta temperatura y altitud).



# Verificación de competencia

## SIMULADOR

El simulador debe cumplir lo más posible, hasta un máximo de realismo. Se espera el tiempo necesario para la resolución de la crisis, la aplicación de los *memory ítems*, la coordinación de la tripulación, el uso de la automatización, la lectura y la plena aplicación de la lista de verificaciones, planificación y programación de la aproximación y pouso.



# Verificación de competencia

## AERONAVE

Cuando la verificación de competencia ocurre en la aeronave las emergencias **DEBEN SER SIMULADAS**

Durante el Briefing hacer comentarios sobre los tipos de emergencias, **las técnicas de simulación** que van ser empleadas en estas situaciones y el tipo de respuesta esperada

**NO ES UNA  
ADVERTENCIA  
ES UNA ALARMA**



# Verificación de competencia



En las pruebas en vuelo real, el beneficio de una simulación particular de emergencia no debe determinar una alta proporción del margen de riesgo

# Verificación de competencia

DEBRIEFING debe contener los siguientes puntos:

- comentario detallado de las maniobras y sobre el desempeño alcanzado en cada uno de ellas;
- los aspectos positivos de la verificación deben ser explicados al principio y en continuación, los aspectos negativos;
- ser preciso y objetivo, "explicar" los errores y "justificar" los mismos;
- utilizando la secuencia de vuelo descritos en el Formulario para hacer observaciones;
- la verificación debe estar desprovista de cualquier carácter personal, como la simpatía o antipatía por el postulante;
- los pilotos son diferentes y por lo tanto, toman posturas diferentes en una cabina, el INSPAC debe interpretar cada una de ellas con prudencia; y
- Competencia, habilidad y experiencia son adjetivos distintos. La AAC requiere "competencia" en la verificación.

# Verificación de competencia

## LAR 61.090 (b) y (c)

Si un solicitante no aprueba o falla en cualquiera de las maniobras requeridas, el examen práctico de vuelo será considerado desaprobado, y deberá ser sometido a una nueva prueba de pericia dentro de los sesenta (60) días posteriores de la fecha de desaprobación; y

A requerimiento del solicitante o del Inspector de la AAC o examinador de vuelo, se podrá interrumpir un examen de vuelo por algunos de los siguientes motivos:

- (1) Debido a condiciones meteorológicas adversas; o
- (2) de aeronavegabilidad de la aeronave; o
- (3) cualquier otro problema que afecte la seguridad de vuelo.

# Verificación de competencia



# Repetición del examen de vuelo

LAR 61.105

El solicitante de una prueba de pericia en vuelo que la repruebe, no puede repetirla hasta que hayan transcurrido treinta (30) días, contados a partir de la fecha del examen en que reprobó.



caso de una primera reprobación, puede solicitar una nueva prueba de pericia antes de los treinta (30) días, siempre que presente su libro de vuelo personal (bitácora) o registros de entrenamiento firmados por un instructor autorizado, en los que conste que fue instruido adecuadamente y encontrado capacitado para un nuevo examen.

# Actitud

**Paciencia y seriedad;**

**Humildad, o sea, no seres extremadamente crítico y verdugo;**

**Se puede establecer un contacto inicial formal pero cortés, dejando a la persona examinada sin precauciones;**

# Actitud

Comprender la situación natural de que la persona examinada, se siente ansiosa y debilitada por su situación de estar como evaluado;

Muchas veces el postulante crea una imagen amenazadora para el INSPAC;

Analizar la causa de los resultados malos y intentar soluciones prácticas;

# Actitud

**Informalidad: dejar la tripulación despreocupada, pero sin contradecir el papel de el examinador (es decir, de no ser "simpático");**

**Flexibilidad: analizar todas las situaciones y su papel dentro de ellas y estar listo para adaptarse al cambio de los objetivos de la verificación cuando necesario;**

**Actitud humana hacia el piloto desaprobado: explicar las razones de su desaprobación y recibir su explicación, sobre todo, bajo una reacción emocional aguda, mientras que mantenga su decisión como un Inspector;**

# Actitud

La autoridad del Inspector debe basarse únicamente en su experiencia y Conocimiento, la actitud es lo que conduce a la merecer respeto;

Demostrar el conocimiento acerca de la operación segura de las aeronaves y ser profundamente conocedor de las reglas y regulaciones de la aviación civil; y

El juicio del Inspector puede influir en la carrera de un profesional.

# Formulario de Verificación

## COMPLETAR



- Completar los cuadros de acuerdo con su ejecución y lo grado o identificación estándar del AAC



- Dejar en blanco los cuadros no aplicables (N/A);



- Las maniobras deben ser comentadas; y



- Firmar el formulario (Inspector y postulante).



# Formulario de Verificación

## AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

Superintendência de Segurança Operacional

### FICHA DE AVALIAÇÃO DE PILOTO

FAP 03 - LICENÇA PP/PC/PLA HELICÓPTERO E/OU HABILITAÇÃO TIPO

LICENÇA ( )PP	HABILITAÇÃO	( )Local	Tempo:	Pousos:	Rota voada:
( )PC ( )PLA	( )Concessão ( )Revalidação	( )Rota	Tempo:	Pousos:	
Modelo avião	Matrícula	Proprietário/Operador			

( )CMT ( )COP: _____
Cód. ANAC: _____ Val CCF: _____ Órgão Emissor: _____

# Formulario de Verificación

## ITENS A SEREM AVALIADOS NA VERIFICAÇÃO DE PERÍCIA

Conceitos: (S) Satisfatório (D) Deficiente

### CONHECIMENTOS TÉCNICOS E OPERACIONAIS

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> 01- Documentos do helicóptero | <input type="checkbox"/> 04- Desempenho, operação, peso e balanceamento        |
| <input type="checkbox"/> 02- Manuseio de publicações   | <input type="checkbox"/> 05- Regras de tráfego aéreo                           |
| <input type="checkbox"/> 03- Análise meteorológica     | <input type="checkbox"/> 06- Conhecimento dos sistemas e proced. de emergência |

### PROCEDIMENTOS E MANOBRAS

*Obs: os itens assinalados com ( \* ) deverão ser exigidos somente para PCH ou PLAH*

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 07- Pré-voo / partida / comunicação rádio             | <input type="checkbox"/> 17- Auto rotação no voo pairado / na reta / de 180° e 360° |
| <input type="checkbox"/> 08- Táxi / briefing de decolagem                      | <input type="checkbox"/> 18- Incapacitação de tripulante (simulada) ( * )           |
| <input type="checkbox"/> 09- Decolagem normal / directa                        | <input type="checkbox"/> 19- Aproximação normal / aprox. de grande ângulo ( * )     |
| <input type="checkbox"/> 10- Decolagem corrida / de máximo desempenho          | <input type="checkbox"/> 20- Pouso normal em proas variadas                         |
| <input type="checkbox"/> 11- Manobras (voo pairado / giros de 360° / quadrado) | <input type="checkbox"/> 21- Pouso directo  |
| <input type="checkbox"/> 12- Terreno inclinado                                 | <input type="checkbox"/> 22- Pouso corrido  |
| <input type="checkbox"/> 13- Heliponto elevado ( * )                           | <input type="checkbox"/> 23- Procedimentos IFR (quando aplicável) ( * )             |
| <input type="checkbox"/> 14- Área restrita                                     | <input type="checkbox"/> 24- Nível de decisão                                       |
| <input type="checkbox"/> 15- Monomotor (simulado)                              | <input type="checkbox"/> 25- Senso de responsabilidade                              |
| <input type="checkbox"/> 16- Pane hidráulica (somente hel. com dois sistemas)  | <input type="checkbox"/> 26- Gerenciamento de cabine - CRM ( * )                    |

### NAVEGAÇÃO VISUAL

*Obs: o voo de navegação (rota) deverá ser realizado somente nos exames para concessão da licença de PPH ou PCH*

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 27- Planejamento do voo de navegação | <input type="checkbox"/> 29- Voo de navegação                      |
| <input type="checkbox"/> 28- Preenchimento de plano de voo    | <input type="checkbox"/> 30- Emergências de voo em rota (simulada) |



# Formulario de Verificación

Fecha: 31/03/00  
12/05/00

Formato DGAC-O-016  
Revisión : 001

MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES, VIVIENDA Y CONSTRUCCION DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL DIRECCION DE SEGURIDAD AEREA									
FORMATO DE CALIFICACION - EVALUACION DE PILOTO PRIVADO - COMERCIAL - MULTIMOTOR - INSTRUMENTOS									
FECHA	LUGAR	DE		A					
AERONAVE		MATERICULA		SIMULADOR					
PILOTO		MATERICULA		LICENCIA					
INSTRUCTOR		MATERICULA		LICENCIA					
COMPANIA		MATERICULA		INSPECTOR					
PRIVADO		MONOMOTOR		VISUAL		DIURNO			
COMERCIAL		MULTIMOTOR		INSTRUMENTOS		NOCTURNO			
A. ANTES DEL VUELO				S	I	G. MANIOBRAS INSTRUMENTALES			
1.- Condición de la aeronave						31.- Vuelo recto y nivelado			
2.- Documentos						32.- Cambios de velocidad			
3.- Equipo personal						33.- Ascenso/Descenso. Régimen constante			
B. EVALUACION ORAL						34.- Virajes cronometrados			
4.- Meteorología, Notams, informaciones						35.- Virajes escarpados			
5.- Peso y balance						36.- Posiciones raras			
6.- Navegación						37.- Falla de instrumentos gireoscópicos			
7.- Performance y limitaciones						38.- Patrones VOR NDB			
8.- Sistemas						39.- ILS Normal *1 Motor Inoperativo			
9.- Conocimientos generales						40.- No Precisión VOR NDB			
C. OPERACION EN TIERRA						41.- Aproximación directa/Patrón circular			
10.- Pre vuelo						H. NAVEGACION			
11.- Briefings						42.- Referencias visuales			
12.- Amanque de motor						43.- Sistemas de navegación y radar ATC			
13.- Rodaje						44.- Desvíos y extravíos			
14.- Procedimientos antes del despegue						45.- Interceptaciones VOR NDB			
D. OPERACION DE AEROPUERTO Y ATC						I. ATERRIZAJE			
15.- Comunicaciones y señales luminosas						46.- Normal Viento cruzado Glisada			
16.- Patrón de tráfico						47.- Fozoso			
17.- Autorizaciones y salidas						48.- Aproximación frustrada			
18.- Señales y marcas de aeródromo						49.- * Un motor inoperativo			
E. DESPEGUE Y ASCENSO						50.- Campo corto o blando			
19.- Normal Viento cruzado						51.- Aproximación y aterrizaje sin flaps			
20.- Campo corto o blando						52.- Falla del tren de aterrizaje			
21.- Abortado						53.- Después del aterrizaje			
22.- Régimen de ascenso						J. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA			
23.- * Un motor inoperativo						54.- Despresurización y uso de oxígeno			
F. MANIOBRAS VISUALES						55.- Descenso de emergencia			
24.- Virajes escarpados						56.- Fallas de sistemas y equipos			
25.- Vuelo lento						57.- Pérdida de comunicaciones			
26.- Pérdidas						58.- Equipos de emergencia y supervivencia			
27.- Prevención de tirabuzones						59.- Evacuación de emergencia			
28.- Con referencias del terreno						K. GENERAL			
29.- De confianza						60.- Procedimientos y listas de chequeo			
30.- * Vuelo con un motor inoperativo						61.- Criterio, liderazgo, CRM			

Quando la calificación sea "P", la razón será consignada al reverso de la página, indicando el número correspondiente.

\* Multimotor

HORA DE DESPEGUE \_\_\_\_ : \_\_\_\_ HORA DE ATERRIAJE \_\_\_\_ : \_\_\_\_ TV \_\_\_\_ : \_\_\_\_

APROBADO

DESAPROBADO



Lima, Perú, Setiembre 2011

# Formulario de Verificación

Fecha: 31/03/00  
12/05/00

Formato DGAC-O-016  
Revisión : 001

**MINISTERIO DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES,  
VIVIENDA Y CONSTRUCCION  
DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL  
DIRECCION DE SEGURIDAD AEREA**

**FORMATO DE CALIFICACION - EVALUACION DE  
PILOTO PRIVADO - COMERCIAL - MULTIMOTOR - INSTRUMENTOS**

<b>FECHA</b>	<b>LUGAR</b>	<b>DE</b>	<b>A</b>
<b>AERONAVE</b>	<b>MATRICULA</b>	<b>SIMULADOR</b>	
<b>PILOTO</b>		<b>LICENCIA</b>	
<b>INSTRUCTOR</b>		<b>LICENCIA</b>	
<b>COMPAÑIA</b>		<b>INSPECTOR</b>	
<b>PRIVADO</b>	<b>MONOMOTOR</b>	<b>VISUAL</b>	<b>DIURNO</b>
<b>COMERCIAL</b>	<b>MULTIMOTOR</b>	<b>INSTRUMENTOS</b>	<b>NOCTURNO</b>

# Formulario de Verificación

<b>A. ANTES DEL VUELO</b>	<b>S</b>	<b>I</b>	<b>G. MANIOBRAS INSTRUMENTALES</b>	<b>S</b>	<b>I</b>
1.- Condición de la aeronave			31.- Vuelo recto y nivelado		
2.- Documentos			32.- Cambios de velocidad		
3.- Equipo personal			33.- Ascenso/Descenso: Régimen constante		
<b>B. EVALUACION ORAL</b>			34.- Virajes cronometrados		
4.- Meteorología, Notams, informaciones			35.- Virajes escarpados		
5.- Peso y balance			36.- Posiciones raras		
6.- Navegación			37.- Falla de instrumentos giroscópicos		
7.- Performance y limitaciones			38.- Patrones VOR NDB		
8.- Sistemas			39.- ILS Normal *1 Motor Inoperativo		
9.- Conocimientos generales			40.- No Precisión VOR NDB		
<b>C. OPERACION EN TIERRA</b>			41.- Aproximación directa/Patrón circular		
10.- Pre vuelo			<b>H. NAVEGACION</b>		
11.- Briefings			42.- Referencias visuales		
12.- Arranque de motor			43.- Sistemas de navegación y radar ATC		
13.- Rodaje			44.- Desvíos y extravíos		
14.- Procedimientos antes del despegue			45.- Interceptaciones VOR NDB		

# Formulario de Verificación

D. OPERACION DE AEROPUERTO Y ATC			I. ATERRIZAJE		
15.- Comunicaciones y señales luminosas			46.- Normal Viento cruzado Glisada		
16.- Patrón de tráfico			47.- Forzoso		
17.- Autorizaciones y salidas			48.- Aproximación frustrada		
18.- Señales y marcas de aeródromo			49.- * Un motor inoperativo		
E. DESPEGUE Y ASCENSO			50.- Campo corto o blando		
19.- Normal Viento cruzado			51.- Aproximación y aterrizaje sin flaps		
20.- Campo corto o blando			52.- Falla del tren de aterrizaje		
21.- Abortado			53.- Después del aterrizaje		
22.- Régimen de ascenso			J. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA		
23.- * Un motor inoperativo			54.- Despresurización y uso de oxígeno		
F. MANIOBRAS VISUALES			55.- Descenso de emergencia		
24.- Virajes escarpados			56.- Fallas de sistemas y equipos		
25.- Vuelo lento			57.- Pérdida de comunicaciones		
26.- Pérdidas			58.- Equipos de emergencia y supervivencia		
27.- Prevención de tirabuzones			59.- Evacuación de emergencia		
28.- Con referencias del terreno			K. GENERAL		
29.- De confianza			60.- Procedimientos y listas de chequeo		
30.- * Vuelo con un motor inoperativo			61.- Criterio, liderazgo, CRM		

Cuando la calificación sea "P", la razón será consignada al reverso de la página, indicando el número correspondiente.

\* Multimotor

HORA DE DESPEGUE \_\_\_\_ : \_\_\_\_ HORA DE ATERRIZAJE \_\_\_\_ : \_\_\_\_ TV \_\_\_\_ : \_\_\_\_

APROBADO

DESAPROBADO

# Formulario de Verificación



DEPARTAMENTO "SEGURIDAD OPERACIONAL"  
SUBDEPARTAMENTO "LICENCIAS"  
SECCIÓN EVALUACIONES

HOJA 1

HAB 14

## **EXAMEN PRÁCTICO PARA HABILITACIÓN DE TIPO (AVIÓN)** (OBTENCIÓN - RENOVACIÓN)

POSTULANTE \_\_\_\_\_ LIC. Nº \_\_\_\_\_ VENC. \_\_\_\_\_  
EMPRESA \_\_\_\_\_  
INSTRUCTOR \_\_\_\_\_ LIC. \_\_\_\_\_  
AERÓDROMO \_\_\_\_\_ TIPO AERONAVE \_\_\_\_\_ MATRICULA \_\_\_\_\_  
TIEMPO DE VUELO \_\_\_\_\_  
Hrs TOTAL \_\_\_\_\_ Hrs. INSTRUCCIÓN \_\_\_\_\_  
RESULTADO DEL EXAMEN SATISFACTORIO \_\_\_\_\_ INSATISFACTORIO \_\_\_\_\_  
NOMBRE DEL IOA \_\_\_\_\_ FECHA \_\_\_\_\_



Lima, Perú, Setiembre 2011

# Formulario de Verificación

PREVIO AL VUELO	S	I	NA
EXAMEN OPERACIONAL ORAL			
Inspección de prevuelo			
Puesta en marcha			
Inspección de sistemas y equipos			
Rodaje			
DESPEGUE	S	I	NA
Normal			
Con viento cruzado			
Abortado (fallas antes de V1)			
Otros			
ASCENSO	S	I	NA
Instrumental			
Visual			
MANIOBRAS EN VUELO	S	I	NA

ATERRIZAJE	S	I	NA
Normal			
Con viento cruzado			
Sin Flaps			
Desde ILS/VOR/ADF			
Aterrizaje frustrado			
Otros			
EMERGENCIAS	S	I	NA
Aterrizaje con falla simulada de motor (es)			
Fallas en la partida de motor (es)			
Fallas de motor en vuelo			
Fallas de sistemas y equipos			
Incendio en el motor			
Incendio del tren			
Otros incendios			
Procedimientos de evacuación			
GENERALIDADES	S	I	NA

# Formulario de Verificación

PROCEDIMIENTOS INSTRUMENTALES	S	I	NA
Salidas instrumentales			
Circuitos de espera			
Procedimientos en el área terminal			
Aproximaciones ILS			
Aproximaciones GPS.			
Aproximación VOR			
Aproximación VOR/DME			
Aproximación NDB			
Aproximaciones vía arco DME			
Aproximaciones frustradas			
Aproximaciones circulares			

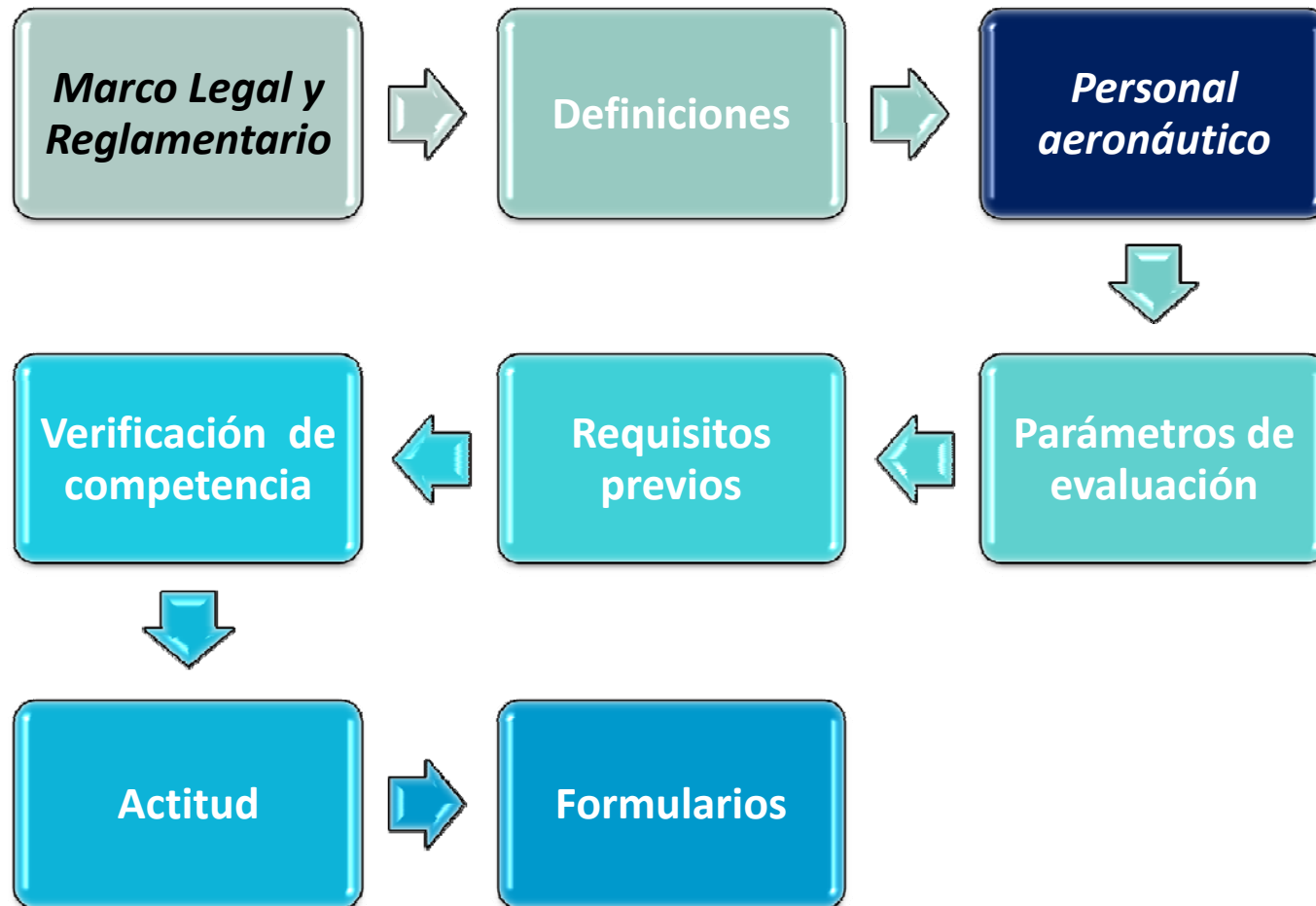
Uso de director de vuelo			
Vuelo automático			
Uso del MCP o FCU			
Uso del FMC			
Captación de instrucciones del ATC			
Administración y liderazgo			

**S** = Satisfactorio. **I** = Insatisfactorio.  
**NA** = No aplicable.

**OBSERVACIONES EN HOJA 2**

REVISIÓN: 01	FECHA: 06 / MAYO / 2010	REVISADO Y APROBADO POR: DUEÑO DE PROCESO
--------------	-------------------------	---

# Resumen





**GRACIAS POR SU ATENCIÓN**

**Reynaldo José dos Santos**

**Instructor**

**CURSO DE INSPECTOR GUBERNAMENTAL PEL**

Lima, Perú – 26 al 30 Setiembre 2011