

**PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA
PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO**

DSA

Unidad

DLPA

Tipo de Documento:

GUIA

Título del Documento:

**PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO
PARA PILOTOS DE AVIÓN Y
HELICÓPTERO**

	RESPONSABLE	FIRMA	CARGO	FECHA
Elaboración:	Luis A. Conde Asorey		Asesor	
Revisión:	Susana Nogueira Pérez		Jefa DLA	
Supervisión:	Susana Nogueira Pérez		Jefa DLA	
Aprobación:	Marta Lestau Saénz		Directora DSA	



Sin clasificar

**PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA
PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO**

Dirección
DSA
Unidad
DLPA

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Código de Plantilla: F-DEA-CDO-08 Ed. /Rev.: 1.0 Las copias de este documento no están controladas. Confirme si es la edición válida a través de www.seguridadaerea.gob.es/

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

REGISTRO DE EDICIONES /REVISIONES

ÍNDICE Edición/Revisión	FECHA Publicación	FECHA Efectividad	MOTIVO DEL CAMBIO (Incluya el Capítulo / Subcapítulo y una corta descripción)
1.0	17/02/2013	08/04/2013	Primera Edición
1.1	01/10/2014	01/10/2014	Incorporación Prueba pericia para EIR

REGISTRO DE PÁGINAS EFECTIVAS

Página	Ed/Rev	Página	Ed/Rev	Páginas	Ed/Rev	Página	Ed/Rev	Página	Ed/Rev
1	1.0	2	1.0	3	1.1	4	1.0	5	1.1
6	1.0	7	1.1	8	1.0	9	1.0	10	1.0
11	1.0	12	1.1	13	1.0	14	1.1	15	1.0
16	1.0	17	1.0	18	1.0	19	1.0	20	1.0
21	1.0	22	1.0	23	1.0	24	1.0	25	1.0
26	1.0	27	1.0	28	1.0	29	1.0	30	1.0
31	1.0	32	1.0	33	1.0	34	1.0	35	1.0
36	1.0	37	1.0	38	1.0	39	1.1	40	1.0
41	1.0	42	1.0	43	1.0	44	1.0	45	1.0
46	1.1	47	1.1						

FORMATOS

CÓDIGO FORMATO	TÍTULO	Ed/Rev
F-DLA-PPA-01	Prueba de pericia para PPL (A)	*
F-DLA-PPH-02	Prueba de pericia para PPL (H)	*
F-DLA-PCA-03	Prueba de pericia CPL(A)	
F-DLA-PCH-04	Prueba de pericia CPL(H)	
F-DLA-PANC-05	Prueba aviones un piloto no complejos	
F-DLA-PAMC-06	Prueba aviones multipiloto y complejos HPA + ATPL(A)	
F-DLA-PACM-07	Prueba habilitación clase mar	
F-DLA-PVH-08	Prueba ATPL(H)	
F-DLA-IRA-09	Prueba IR (A)	
F-DLA-IRH-10	Prueba IR (H)	
F-DLA-PVI-11	Pruebas instructores FI, CRI, IRI, TRI	
F-DLA-PVI-12	Pruebas instructores TRI	
F-DLA-RIVA-13	Revalidación/renovación certificados instructor - avión	
F-DLA-RIVH-14	Revalidación/renovación certificados instructor - helicóptero	
F-DLA-SUS-15	Documentación para caso de suspenso en la prueba de que se trate	
F-DLA-EIR-16	Prueba EIR	
F-DLA-EIR-16-Eng	Prueba EIR	

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

Este documento forma parte del Manual de Procedimientos de la División de Licencias al Personal Aeronáutico (DLPA) de la Dirección de Seguridad de las Aeronaves (DSA) de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), desarrollado en cumplimiento de lo establecido en el Reglamento (CE) nº 290/2012, para dar cabida a lo dispuesto en las IR que desarrollan el Reglamento 216/2008. En concreto:

ARA.GEN.200 Sistema de gestión

a) *La autoridad competente establecerá y mantendrá un sistema de gestión que incluirá, como mínimo:*

- 1) *políticas y procedimientos documentados para describir su organización, los medios y los métodos para garantizar el cumplimiento del Reglamento (CE) nº 216/2008 y de sus disposiciones de aplicación. Los procedimientos deberán mantenerse actualizados y servir como documentos de trabajo básicos dentro de dicha autoridad competente para todas las tareas relacionadas;*

...

d) *A efectos de normalización se pondrá a disposición de la Agencia una copia de los procedimientos relacionados con el sistema de gestión y sus modificaciones.*

Además, se pone a disposición de todo el personal de la División para cumplir el precepto:

ARA.GEN.115 Documentación de supervisión

La autoridad competente proporcionará al personal pertinente todos los actos jurídicos, normas, reglas, publicaciones técnicas y documentación correspondiente que le permitan desempeñar sus tareas y ejercer sus responsabilidades.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

ÍNDICE

Cap	Concepto	Pág.
	FORMATOS	3
	INDICE	5
	LISTA DE ACRÓNIMOS	7
1	DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA	11
2	OBJETO	13
3	ALCANCE	14
4	DEFINICIONES	15
5	CONDICIONES DEL EXAMINADOR En todos los casos Atribuciones de los examinadores y condiciones para su ejercicio	21
6	ELEMENTOS DE CARÁCTER GENERAL Objetivos de las pruebas Criterios generales Criterios para la evaluación Métodos de realización y contenido de las pruebas, verificaciones o evaluaciones Comprobaciones previas al inicio de una prueba	24
7	PRUEBA DE PERICIA PARA LA EMISIÓN DE UNA PPL(A)	28
8	PRUEBA DE PERICIA PARA LA EMISIÓN DE UNA PPL(H)	29
9	PRUEBA DE PERICIA PARA LA EMISIÓN DE UNA CPL	31
10	PRUEBA DE PERICIA PARA LA EMISIÓN DE UNA MPL, ATPL, HABILITACIONES DE TIPO Y CLASE Y VERIFICACIONES DE COMPETENCIA PARA IR	34
11	PRUEBA DE PERICIA PARA LA EMISIÓN DE UNA IR	39
12	EVALUACIÓN DE COMPETENCIA DE INSTRUCTORES Aspectos generales Evaluación de la competencia para FI, CRI e IRI Evaluación de la competencia para TRI Evaluación de la competencia para MCCI, STI y MI Evaluación de la competencia para SFI	41
13	Revalidación/renovación de certificados de instructor	45
14	DOCUMENTACIÓN DE LA NO APTITUD	46
15	PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA LA EMISIÓN, REVALIDACIÓN O RENOVACIÓN DE UNA EIR	46



Sin clasificar

**PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA
PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO**

Dirección
DSA
Unidad
DLPA

Código de Plantilla: F-DEA-CDO-08 Ed. /Rev.: 1.0 Las copias de este documento no están controladas. Confirme si es la edición válida a través de www.seguridadaerea.gob.es/

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN DEL ACRÓNIMO
A	Avión
A/C	Aeronave
ADF	Automatic direction finding
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AIC	Circular de información Aeronáutica
AIP	Publicación de información aeronáutica
AIS	Servicio de información aeronáutica
AMC	Medio aceptable de cumplimiento
ATC	Control de tráfico aéreo
ATO	Organización de enseñanza aeronáutica
ARA	Requisitos para las Autoridades (Reglamento 290/2012)
ATP	Piloto de transporte aéreo
ATPL	Licencia de piloto de transporte aéreo
BITD	Equipo básico de enseñanza de vuelo por instrumentos
CC	Requisitos para TCP (Reglamento 290/2012)
CE	Comisión Europea
CFI	Jefe de instrucción en vuelo
CG	Centro de gravedad
CGI	Jefe de enseñanza en tierra
C of A	Certificado de aeronavegabilidad (en la UE incluye certificado de aeronavegabilidad, certificado restringido de aeronavegabilidad y permiso para volar)
CPL	Licencia de piloto comercial
CR	Habilitación de clase
CRE	Examinador de habilitación de clase
CRI	Instructor de habilitación de clase
CRM	Gestión de los recursos de tripulación
DLA	División de Licencias al Personal de Vuelo
DME	Distance Measuring Equipment
DSA	Dirección de Seguridad de Aeronaves
EASA	Agencia Europea de Seguridad Aérea
EFIS	Electronic flight instrument system
EIR	En route instrument rating
EU	Unión Europea
FCL	Requisitos para las Licencias de la tripulación de vuelo (Reglamento 1178/2011)
FE	Examinador de vuelo
FI	Instructor de vuelo

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

FNPT	Flight and navigation procedures trainer
FSTD	Flight simulator training device
GM	Material de Guía
H	Helicóptero
HPA	Avión de alta performance
HT	Jefe de enseñanza
IFR	Reglas del vuelo instrumental
ILS	Instrument landing system
IMC	Condiciones meteorológicas para vuelo instrumental
IR	Reglas de aplicación del Reglamento 216/2008
IR	Habilitación de vuelo instrumental
IRE	Examinador para habilitación de vuelo instrumental
LOFT	Line orientated flight training
MCC	Cooperación de la tripulación
MCCI	Instructor de cooperación de la tripulación
MCQ	Pregunta de respuesta múltiple
ME	Multimotor
MEP	Multimotor de pistón
MET	Multimotor turbo-prop
MPA	Avión multipiloto
MPH	Helicóptero multipiloto
MPL	Licencia de Piloto para tripulación múltiple
NAA	Autoridad nacional de aviación
NDB	Non-directional beacon
NM	Milla náutica
NOTAM	Aviso para la aviación
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OML	Limitación a operaciones multipiloto
OPL	Limitación a operaciones de piloto privado
ORA	Requisitos de las organizaciones (Reglamento 290/2012)
OSL	Limitación con piloto de seguridad
PF	Piloto que manipula los mandos
PIC	Piloto al mando
PICUS	Piloto al mando bajo supervisión
PNF	Piloto que no manipula los mandos
PPL	Licencia de piloto privado
RIA	Reglamento de Inspección Aeronáutica
R/T	Radiotelefonía
RTF	Radiotelefonía
SE	Monomotor

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

SEP	Monomotor de pistón
SET	Monomotor turbo-prop
SFE	Examinador de vuelo en simulador
SPA	Avión monomotor
SPH	Helicóptero monomotor
STD	Entrenador de vuelo sintético
TR	Habilitación de tipo
TRE	Examinador de habilitación de tipo
UE	Unión Europea
VDF	VHF direction finding
VFR	Reglas del vuelo visual
VHF	Muy alta frecuencia
VMC	Condiciones meteorológicas para vuelo visual
VOR	VHF omni range



Sin clasificar

**PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA
PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO**

Dirección
DSA
Unidad
DLPA

INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

Código de Plantilla: F-DEA-CDO-08 Ed. /Rev.: 1.0 Las copias de este documento no están controladas. Confirme si es la edición válida a través de www.seguridadaerea.gob.es/

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

1. DOCUMENTOS DE REFERENCIA.

1.1 REFERENCIAS GENERALES

CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO DEL DOCUMENTO	Ed/Rev	Fecha
	Ley	Ley 30/1992 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común	*	*
	Ley	Ley 21/2003, de Seguridad Aérea	*	*
	RD	Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica	*	*

1.2 REFERENCIAS ESPECÍFICAS

CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO DEL DOCUMENTO	Ed/Rev	Fecha
Reglamento (CE) nº 216/2008	Reglamento	Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de febrero de 2008 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) no 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.	*	*
Reglamento (UE) nº 1178/2011	Reglamento	Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.	*	*
Reglamento (UE) nº 290/2012	Reglamento	Reglamento (UE) nº 290/2012 de 30 de marzo de 2012 que modifica el Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de	*	*

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

		vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.		
Decisión nº 2011/016/R	Decisión	Decisión nº 2011/016/R del Director ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 15 de diciembre de 2011 sobre Medios aceptables de cumplimiento (AMC) y Material de Procedimiento para el Reglamento (UE) nº 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (Parte FCL).	1	15/12/2011
Decisión nº 2014/022/	Decisión	Decisión nº 2014/022/R enmendando los Medios aceptables de cumplimiento y Material de Guía de la Parte FCL del Reglamento de la Comisión (EU) No 1178/2011 'AMC y GM a la Parte-FCL – Enmienda 1'	1	01/04/2014
Decisión nº 2012/006	Decisión	Decisión nº 2012/006/Dirección R del Director ejecutivo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 19 de abril de 2012 sobre Medios aceptables de cumplimiento (AMC) y Material de Procedimiento para el Reglamento (UE) nº 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (Parte ARA).	1	19/04/2012

* Se aplica la última edición en vigor.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

2 OBJETO.

El objeto de esta Guía es:

1. Determinar las condiciones de los examinadores para la realización de pruebas de pericia, verificaciones de competencia y evaluaciones de competencia.
2. Establecer los procedimientos que han de seguir los examinadores de vuelo para la realización de las distintas pruebas de pericia y verificaciones de competencia que requiere la aplicación del Reglamento 1178/2011 de la Unión Europea en su Parte FCL.
3. Servir de Guía a dichos examinadores y a los destinatarios de la norma en orden a una mejor y más segura realización de las pruebas en vuelo o simulador.
4. Satisfacer las exigencias de la siguiente regla:

FCL.030 Prueba de pericia práctica

a) Antes de poder acceder a una prueba de pericia para la emisión de una licencia, habilitación o certificado, el solicitante deberá haber superado el examen de conocimientos teóricos, excepto en el caso de solicitantes que lleven a cabo un curso integrado de formación de vuelo.

En cualquier caso, la instrucción de conocimientos teóricos deberá completarse siempre antes de realizar las pruebas de pericia.

b) Excepto para la emisión de una licencia de piloto de transporte de línea aérea, el solicitante de una prueba de pericia deberá ser recomendado para la prueba por la organización o persona responsable de la formación, una vez completada esta. Los registros de formación deberán estar a disposición del examinador.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

3. ALCANCE.

Esta Guía incluye procedimientos para

1. La realización de las pruebas de pericia para la obtención de las licencias PPL, CPL, MPL y ATPL, de avión y helicóptero.
2. La realización de pruebas de pericia para la obtención de habilitaciones de clase, tipo y vuelo instrumental (IR e EIR).
3. La realización de evaluaciones de competencia para la obtención de certificados de instructor de vuelo en sus diversas categorías.
4. La realización de verificaciones o evaluaciones de competencia para la revalidación o renovación de las habilitaciones y certificados citados anteriormente.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

3 DEFINICIONES.

Aeronave

cualquier máquina que puede sostenerse en la atmósfera a partir de reacciones del aire distintas de las reacciones del aire contra la superficie de la tierra

Aeronave de un solo piloto

aeronave certificada para su operación con un piloto

Aeronave multipiloto

para aviones: aviones certificados para operación con una tripulación mínima de al menos dos pilotos;

para helicópteros, dirigibles y aeronaves de despegue vertical: tipo de aeronave que requiere ser operada con un copiloto de acuerdo con lo especificado en el manual de vuelo o en el certificado de operador aéreo o documento equivalente

Alumno piloto al mando (SPIC)

alumno piloto que actúa como piloto al mando en un vuelo con un instructor cuando éste únicamente observa al alumno piloto y no influye ni controla el vuelo de la aeronave

Amenaza

evento o error que se produce más allá de la influencia de la tripulación de vuelo, que aumenta la complejidad operacional y que debe tratarse para mantener el margen de seguridad

Aptitud para el vuelo

uso constante del buen juicio y los conocimientos, pericias y actitudes desarrollados para llevar a cabo los objetivos del vuelo

Autoridad facultada para expedir licencias

la autoridad competente del Estado miembro que expidió la licencia o a la que el aspirante debe dirigirse para solicitar una licencia, o bien, si el aspirante no ha solicitado aún la licencia, la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en la presente Parte

Avión

aeronave a motor de alas fijas más pesada que el aire que se sustenta en vuelo por la reacción dinámica del aire contra sus alas

Avión que requiere ser operado con copiloto

tipo de avión que debe operarse con un copiloto según lo especificado en el manual de vuelo o en el certificado de operador aéreo

Calificación de un FSTD

Nivel de aptitud técnica de un FSTD tal como se define en el documento de conformidad

Categoría de aeronave

categorización de aeronave de acuerdo con características básicas específicas, por ejemplo avión, aeronave de despegue vertical, helicóptero, dirigible, planeador, globo libre

Clase de avión

categorización de los aviones de un solo piloto que no requieran una habilitación de tipo

Competencia

combinación de pericias, conocimientos y actitudes necesarias para llevar a cabo una tarea al estándar prescrito

Competencia lingüística

Capacidad para hablar y entender el idioma empleado en las comunicaciones radiotelefónicas

Cooperación de la tripulación (MCC)

actuación de la tripulación de vuelo como un equipo de miembros colaboradores dirigido por el piloto al mando

Copiloto

piloto distinto del piloto al mando, que opera en una aeronave para la que se requiere más de un piloto, excluyendo al piloto que se encuentre a bordo de la aeronave con el único objetivo de recibir instrucción de vuelo para una licencia o habilitación

Copiloto de relevo en crucero

piloto que releva al copiloto de sus funciones a los mandos durante la fase de vuelo en crucero, en operaciones multipiloto, por encima de FL 200

Criterios de performance

declaración simple y evaluativa de los resultados requeridos por un elemento de competencia y la descripción de los criterios usados para determinar si se ha logrado el nivel de performance requerido

De travesía

vuelo entre un punto de salida y un punto de llegada siguiendo una ruta planificada utilizando procedimientos de navegación estándar

Dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD)

un dispositivo de formación que es:

- (a) en el caso de los aviones, un simulador de vuelo (FFS), un dispositivo de entrenamiento en vuelo (FTD), un entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT) o un dispositivo básico de entrenamiento de vuelo por instrumentos (BITD);
- (b) en el caso de los helicópteros, un simulador de vuelo (FFS), un dispositivo de entrenamiento en vuelo (FTD) o un entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT)

Dispositivo para entrenamiento básico de vuelo por instrumentos (BITD)

dispositivo de entrenamiento basado en tierra que representa la posición del alumno piloto en una clase de aviones. Puede usar paneles de instrumentos basados en pantallas, mandos de vuelos de resorte, proporcionando una plataforma de entrenamiento para, al menos, los aspectos de procedimientos del vuelo por instrumentos

Elemento de competencia

tarea que tiene un evento activador y un evento finalizador que define claramente sus límites, así como un resultado observable

En tierra

prohibición formal de despegue de una aeronave y seguimiento de las fases necesarias para retenerla

Entrenador de procedimientos de vuelo y navegación (FNPT)

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

dispositivo de entrenamiento que representa el puesto de pilotaje o la cabina de vuelo, incluido el montaje de los equipos y programas informáticos necesarios para representar un tipo o clase de aeronave en operaciones de vuelo, hasta el punto de que los sistemas parezcan funcionar como en una aeronave

Equipo de instrucción de vuelo (FTD)

réplica a tamaño real de los instrumentos, equipos, paneles y controles de un tipo de aeronave en un área de cabina de pilotaje abierta o un puesto de pilotaje de aeronave cerrado, incluido el montaje de los equipos y programas informáticos necesarios para representar la aeronave en condiciones de tierra y de vuelo hasta donde permitan los sistemas instalados en el dispositivo. No requiere un sistema de movimiento ni visual, excepto en el caso de los FTD de helicóptero niveles 2 y 3, donde se requieren los sistemas visuales

Error

acción o inacción de la tripulación de vuelo que lleva a desviaciones de las expectativas o intenciones de vuelo u organizativas

Gestión de amenazas

proceso de detección y respuesta a las amenazas con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias de las amenazas y mitiguen la probabilidad de errores o estados no deseados de la aeronave

Gestión de errores

proceso de detección y respuesta a los errores con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias de los errores y mitiguen la probabilidad de otros errores o estados no deseados de la aeronave

Helicóptero

aeronave más pesada que el aire sustentada en vuelo principalmente por las reacciones del aire contra uno o más rotores movidos por motor, situados en ejes sustancialmente verticales

Material de orientación (GM)

material no vinculante elaborado por la Agencia para ilustrar el significado de un requisito o especificación y que se utiliza para apoyar la interpretación del Reglamento de base, sus disposiciones de aplicación y los AMC

Medios aceptables de cumplimiento (AMC)

normas no vinculantes adoptadas por la Agencia para ilustrar medios que permitan determinar el cumplimiento del Reglamento de base y de sus disposiciones de aplicación

Modelo de dispositivo básico de entrenamiento de vuelo por instrumentos (modelo BITD)

una combinación definida de soporte físico y lógico, que ha obtenido una calificación BITD

Noche

período entre el final del crepúsculo civil vespertino y el inicio del crepúsculo civil matutino u otro período entre el atardecer y el amanecer que puede estar prescrito por la autoridad apropiada y definida por el Estado miembro

Operación multipiloto

para aviones: operación que requiere al menos dos pilotos que usan técnicas de cooperación de la tripulación, en aviones de un solo piloto o de varios pilotos;

para helicópteros: operación que requiere al menos dos pilotos que usan técnicas de cooperación de la tripulación en helicópteros multipiloto

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

Organización de formación aprobada (ATO)

una organización calificada para obtener o mantener una aprobación que le permita impartir formación relacionada con las licencias de piloto y las habilitaciones y certificados correspondientes

Otros dispositivos de entrenamiento (OTD)

ayuda utilizada para el entrenamiento de pilotos distinta de un FSTD y que permite el entrenamiento cuando no se requiere un entorno completo de puesto de mando o cabina

Otros dispositivos de enseñanza (OTD) (2ª definición)

ayudas para la formación que no sean los simuladores de vuelo, equipos de instrucción de vuelo o entrenadores de procedimientos de vuelo y navegación que proporcionan medios para el entrenamiento cuando no es necesario un entorno de puesto de pilotaje completo

Parte-ARA

el anexo VI del Reglamento sobre el personal de vuelo de la aviación civil

Parte-FCL

el anexo I del Reglamento sobre el personal de vuelo de la aviación civil

Parte-MED

el anexo III del Reglamento sobre el personal de vuelo de la aviación civil

Personal de vuelo

la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina

Piloto al mando (PIC)

piloto designado para el mando y a cargo del desarrollo seguro del vuelo

Piloto al mando bajo supervisión (PICUS)

copiloto que lleva a cabo, bajo la supervisión del piloto al mando, las tareas y funciones de un piloto al mando

Piloto privado

piloto que posee una licencia que prohíbe el pilotaje de una aeronave en operaciones por las que se percibe remuneración, con la exclusión de actividades de instrucción o examen, según se establece en la Parte FCL

Prueba de pericia

demostración de pericia para la emisión de una licencia o habilitación, incluido cualquier examen oral que pudiera ser necesario

Renovación

(de, por ejemplo, una habilitación o certificación) acción administrativa que se realiza después de que una habilitación o aprobación haya caducado, que renueva las atribuciones de las mismas una vez que se hayan cumplido los requisitos establecidos, por un período determinado de tiempo

Revalidación

(de, por ejemplo, una habilitación o certificación) acción administrativa que se realiza durante el período de validez de una habilitación o aprobación, que permite al titular continuar ejerciendo las

Sin clasificar	Dirección
PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO	DSA
	Unidad
	DLPA

atribuciones de las mismas por otro período de tiempo determinado una vez que se hayan cumplido los requisitos establecidos

Sector de ruta

vuelo que comprende las fases de despegue, ascenso, un período de crucero no inferior a 15 minutos, aproximación y aterrizaje

Simulador de vuelo (FFS)

réplica a escala completa del puesto de pilotaje de un tipo o marca, modelo y serie de aeronave, incluido el ensamblaje de todos los equipos y programas informáticos necesarios para representar la aeronave en operaciones en tierra y en vuelo, un sistema visual que proporcione una vista exterior al propio puesto de pilotaje y un sistema de movimiento que reproduce las fuerzas

Tiempo de instrucción en doble mando

tiempo de vuelo o tiempo de instrumentos en tierra durante el que una persona recibe instrucción de vuelo de un instructor debidamente autorizado

Tiempo de instrumentos en tierra

tiempo durante el cual un piloto recibe instrucción en vuelo por instrumentos simulado, en dispositivos para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD)

Tiempo de instrumentos

tiempo de vuelo instrumental o tiempo de instrumentos en tierra

Tiempo de vuelo

para aviones, motoveleros de turismo y aeronaves de despegue vertical: tiempo total transcurrido desde el momento en que una aeronave comienza a moverse, con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al final del vuelo;

para helicópteros: tiempo total desde el momento en el que las palas del rotor del helicóptero comienzan a girar hasta el momento en que el helicóptero se detiene al final del vuelo y las palas del rotor están paradas;

para los dirigibles: tiempo total desde el momento en que el dirigible queda liberado del mástil con objeto de despegar hasta el momento en el que el dirigible se detiene al final del vuelo y es asegurado al mástil;

para los globos: tiempo total desde el momento en el que la cesta abandona el suelo con objeto de despegar hasta el momento en el que se detiene al final del vuelo.

para los planeadores: tiempo total desde el momento en el que el planeador comienza el recorrido en tierra en el proceso de despegue hasta el momento en el que el planeador se detiene al final del vuelo

Tiempo de vuelo instrumental

tiempo durante el cual un piloto controla una aeronave en vuelo únicamente por referencia a los instrumentos

Tiempo de vuelo según reglas de vuelo instrumental (IFR)

todo el tiempo de vuelo durante el cual la aeronave está controlada según las reglas de vuelo instrumental

Tiempo de vuelo solo

tiempo de vuelo durante el cual un alumno piloto es el único ocupante de una aeronave

Tipo de aeronave

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

categorización de aeronave que requieren una habilitación de tipo según se determina en los datos de idoneidad operacional establecidos de acuerdo con la Parte 21 y que incluirá todas las aeronaves del mismo diseño base, incluidas todas las modificaciones al mismo, excepto aquellas que produzcan cambios de las características de manejo o de vuelo

Unidad de competencia

función discreta que consta de un número de elementos de competencia

Usuario de un FSTD

la organización o persona que solicita a una ATO formación, comprobación o pruebas mediante el empleo de un FSTD

Verificación de competencia

demostración de pericia para revalidar o renovar habilitaciones, incluido cualquier examen oral que pudiera ser necesario

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

5. CONDICIONES DEL EXAMINADOR QUE VAYA A REALIZAR UNA PRUEBA DE PERICIA, VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA O EVALUACIÓN DE COMPETENCIA

Para poder actuar como examinador en una prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia se han de reunir los requisitos y satisfacer las condiciones que se indican a continuación:

5.1 En todos los casos

- Ser titular de una licencia y habilitación o certificado equivalente a aquellos para los que van a realizar la prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia
- Tener capacidad para ofrecer instrucción para los mismos
- Estar cualificado para actuar como piloto al mando de la aeronave en la que se vaya a realizar la prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia
- Ser titular de un certificado de examinador adecuado a la prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia que vaya a realizar.
- Deberán garantizar que pueda establecer comunicación con quien va a realizar la prueba sin que existan barreras idiomáticas.

5.2 Las pruebas de pericia serán realizadas por el examinador que disponga de atribuciones específicas para la prueba de que se trate, además de cumplir los requisitos indicados en 5.1.

5.3 Atribuciones de los examinadores y condiciones para su ejercicio

5.3.1 FE(A)

- 1) las pruebas de pericia para la emisión de la PPL(A) y las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para las habilitaciones de clase y tipo asociadas de un solo piloto, excepto para la de aviones complejos de alta performance de un solo piloto, siempre que el examinador haya completado al menos 1000 horas de vuelo como piloto en aviones o TMG, incluidas al menos 250 horas de instrucción de vuelo;
- 2) las pruebas de pericia para la emisión de la CPL(A) y las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para las habilitaciones de clase y tipo asociadas de un solo piloto, excepto para aviones complejos de alta performance de un solo piloto, siempre que el examinador haya completado al menos 2000 horas de vuelo como piloto en aviones o TMG, incluidas al menos 250 horas de instrucción de vuelo.

5.3.2 FE(H).

- 1) las pruebas de pericia para la emisión de la PPL(H) y las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para habilitación de tipo helicópteros monomotor de un solo piloto anotadas en una PPL(H), siempre que el examinador haya completado 1000 horas de vuelo como piloto en helicópteros, incluidas al menos 250 horas de instrucción de vuelo;
- 2) las pruebas de pericia para la emisión de la CPL(H) y las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para habilitación de tipo helicópteros monomotor de un solo piloto anotadas en una CPL(H), siempre que el examinador haya completado 2000 horas de vuelo como piloto en helicópteros, incluidas al menos 250 horas de instrucción de vuelo;
- 3) las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la habilitación de tipo helicópteros multimotor de un solo piloto anotadas en una PPL(H) o CPL(H), siempre que el examinador haya completado los requisitos recogidos en (1) o (2), según sea aplicable, y sea titular de una CPL(H) o ATPL(H) y, cuando sea aplicable, una IR(H).

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

5.3.3 TRE(A)

- 1) pruebas de pericia para la emisión inicial de las habilitaciones de tipo para aviones;
- 2) verificaciones de competencia para la revalidación o renovación del tipo e IR;
- 3) pruebas de pericia para la emisión de la ATPL(A);
- 4) pruebas de pericia para la emisión de la MPL, siempre que el examinador cumpla los requisitos establecidos en FCL.925;

FCL.925 Requisitos adicionales para instructores MPL

a) Los instructores que lleven a cabo entrenamiento MPL deberán:

- 1) haber completado satisfactoriamente un curso de formación de instructor de MPL en una ATO, y
- 2) además, para las fases básica, intermedia y avanzada del curso de formación integrada para MPL:
 - i) tener experiencia en operaciones multipiloto, y
 - ii) haber completado la formación inicial de gestión de recursos de tripulación con un explotador de transporte aéreo comercial de acuerdo con los requisitos de operaciones aéreas aplicables.

evaluaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de un certificado de TRI o SFI en la categoría de aeronave aplicable, siempre que el examinador haya completado al menos 3 años como TRE.

5.3.4 TRE(H).

- 1) pruebas de pericia o verificaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de habilitaciones de tipo de helicóptero;
- 2) verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de IR, o para la ampliación de la IR(H) de helicópteros monomotor a helicópteros multimotor, siempre que el TRE(H) sea titular de una IR(H) válida;
- 3) pruebas de pericia para la emisión de la ATPL(H);
- 4) evaluaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de un certificado de TRI(H) o SFI(H), siempre que el examinador haya completado al menos 3 años como TRE.

5.3.5 CRE.

- 1) Llevar a cabo, para aviones de un solo piloto, excepto para aviones complejos de alta performance de un solo piloto:
 - a) pruebas de pericia para la emisión de las habilitaciones de clase y tipo;
 - b) verificaciones de competencia para:
- 2) la revalidación o renovación de la habilitación de tipo y clase;
- 3) la revalidación y renovación de IR, siempre que el CRE cumpla los requisitos establecidos en FCL.1010.IRE (a).

FCL.1010.IRE IRE-Requisitos previos

a) IRE(A). Los solicitantes de un certificado de IRE para aviones deberán ser titulares de un certificado IRI(A) y haber completado:

- 1) 2000 horas de vuelo como piloto de aviones, y
- 2) 450 horas de vuelo bajo IFR, de las cuales 250 serán como instructor.

5.3.6 IRE

Llevar a cabo pruebas de pericia para la emisión, y verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de IR.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

5.3.7 SFE(A) Llevar a cabo en un FFS:

- 1) pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de las habilitaciones de tipo para aviones o aeronaves de despegue vertical multipiloto, según sea aplicable;
- 2) verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de IR, siempre que el SFE cumpla los requisitos establecidos en FCL.1010.IRE para la categoría de aeronave aplicable;
- 3) pruebas de pericia para la emisión de la ATPL(A);
- 4) pruebas de pericia para la emisión de la MPL, siempre que el examinador cumpla los requisitos establecidos en FCL.925;

FCL.925 Requisitos adicionales para instructores MPL

a) Los instructores que lleven a cabo entrenamiento MPL deberán:

- 1) haber completado satisfactoriamente un curso de formación de instructor de MPL en una ATO, y*
- 2) además, para las fases básica, intermedia y avanzada del curso de formación integrada para MPL:*
 - i) tener experiencia en operaciones multipiloto, y*
 - ii) haber completado la formación inicial de gestión de recursos de tripulación con un explotador de transporte aéreo comercial de acuerdo con los requisitos de operaciones aéreas aplicables.*

- 5) evaluaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de un certificado de SFI en la categoría de aeronave aplicable, siempre que el examinador haya completado al menos 3 años como SFE.

5.3.8 SFE(H). Llevar a cabo en un FFS:

- 1) pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la emisión, revalidación y renovación de habilitaciones de tipo, y
- 2) verificaciones de competencia para la revalidación o renovación de IR, siempre que el SFE cumpla los requisitos establecidos en FCL.1010.IRE (b);
- 3) pruebas de pericia para la emisión de la ATPL(H);
- 4) pruebas de pericia y verificaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de un certificado de SFI(H), siempre que el examinador haya completado al menos 3 años como SFE.

5.3.9 a) FIE(A).

Evaluaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de certificados para FI(A), CRI(A), IRI(A) y TRI(A) en aviones de un solo piloto, siempre que se sea titular del certificado de instructor adecuado.

5.3.10 FIE(H).

Evaluaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de certificados para FI(H), IRI(H) y TRI(H) en helicópteros de un solo piloto, siempre que se sea titular del certificado de instructor adecuado.

5.4 De acuerdo con lo establecido en FCL.1005, el examinador no llevará a cabo la prueba de pericia o evaluación de competencia cuando se de alguno de los siguientes supuestos:

- los aspirantes son personas a quienes hayan dado instrucción de vuelo necesaria para la licencia, habilitación o certificado para los que se desarrolla la prueba de pericia o evaluación de competencia;



Sin clasificar	Dirección
PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO	DSA
	Unidad
	DLPA

- cuando hayan sido responsables de la recomendación para la prueba de pericia;
Tampoco realizarán pruebas de pericia, verificaciones de competencia o evaluaciones de competencia siempre que crean que su objetividad pueda verse afectada.

Código de Plantilla: F-DEA-CDO-08 Ed. /Rev.: 1.0 Las copias de este documento no están controladas. Confirme si es la edición válida a través de www.seguridadaerea.gob.es/

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

6. ELEMENTOS DE CARÁCTER GENERAL A TENER EN CUENTA PARA LA REALIZACIÓN DE LAS DISTINTAS PRUEBAS DE VUELO

6.1 OBJETIVOS DE LA PRUEBA O VERIFICACIÓN

- (a) Determinar a través de una demostración práctica durante una prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia que el aspirante ha adquirido o mantiene el nivel requerido de conocimientos, pericia o competencia.
- (b) Mejorar el entrenamiento e instrucción de vuelo en las ATOs mediante la realimentación a base de información proporcionada por los examinadores sobre las secciones o elementos de la prueba o verificación en los que se falla más frecuentemente.
- (c) Ayudar al mantenimiento de los niveles de seguridad aérea y, cuando sea posible, mejorarlos, a través de la demostración de una buena aptitud y disciplina en vuelo por parte de los examinadores.

6.2 CRITERIOS GENERALES

A la hora de realizar una prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia se deberían tener en cuenta los siguientes criterios:

El examinador supervisará todos los aspectos de la preparación del vuelo para la prueba, verificación o evaluación, incluyendo:

- la obtención o garantía del 'slot' correspondiente, cuando sea necesario;
- La planificación de la prueba o verificación de acuerdo con los requisitos de la Parte FCL;
- La exigencia exclusivamente de las maniobras y procedimientos incluidos en el formulario adecuado.

Se debe permitir que el aspirante disponga de tiempo adecuado para preparar la prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia. Normalmente no deberá necesitarse más de una hora.

La prueba de pericia, verificación de competencia o evaluación de competencia se planificará de tal manera que puedan ser realizados todos los ejercicios que la componen.

Se dedicará el tiempo suficiente para la realización de cada ejercicio y se prestará especial atención a:

- (a) condiciones meteorológicas,
- (b) situación del tráfico,
- (c) requisitos ATC
- (d) procedimientos locales.

El examinador garantizará que el aspirante realiza la prueba o verificación de acuerdo con los requisitos de la Parte FCL y que es evaluado teniendo en cuenta los estándares requeridos para la prueba o verificación que se indicarán para cada caso.

Cada elemento de una sección de la prueba, verificación o evaluación se realizará y evaluará por separado.

Cada prueba, verificación o evaluación programada se desarrollará de acuerdo con lo que se estableció en el aleccionamiento previo (briefing), normalmente no será alterada por el examinador.

El examinador verificará con el aspirante durante el aleccionamiento prevuelo los requisitos y limitaciones de la prueba o verificación.

Cuando se termina o suspende la prueba, verificación o evaluación, el examinador la comentará con el aspirante y dará razones en relación con los elementos o secciones fallados.

En el caso de una prueba, verificación o evaluación de competencia suspendida el examinador proporcionará al aspirante el asesoramiento adecuado para ayudarle en la repetición de la prueba.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

Se fomentará un ambiente agradable y relajado tanto antes como durante la realización de la prueba, verificación o evaluación. No se permitirá un enfoque negativo u hostil. Durante la prueba, verificación o evaluación se evitarán los comentarios negativos o críticos y todas las evaluaciones se reservarán para el comentario final.

6.3 CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN.

En el momento de realizar la evaluación de la prueba de que se trate se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- (a) Las distintas pruebas de vuelo se dividen en secciones y estas en elementos.
- (b) Un fallo en un elemento no siempre significa el fallo en toda la sección, por ejemplo: en la prueba de pericia para la habilitación de tipo cuando se falla en un elemento de una sección no se falla en la sección entera, solo el elemento fallado ha de ser repetido. En cualquier caso ha de estarse atento a como se considerará este elemento en cada prueba.
- (c) Una performance marginal o cuestionable en un elemento de la prueba o verificación no influirá en la evaluación de cualquier elemento subsiguiente.
- (d) Aunque se especifican las tolerancias aceptables en cada prueba de vuelo no se ha de esperar que el aspirante consiga la realización del elemento con la suavidad o vuelo estable deseado. El examinador deberá tener en cuenta los elementos que influyen en desviaciones inevitables, normalmente debidas a turbulencias, instrucciones de ATC, etc.
- (e) El examinador solo dará por terminada la prueba, verificación o evaluación antes de su completa realización, cuando este claro que el aspirante no es capaz de demostrar el nivel requerido de conocimientos, pericia o competencia y que será necesaria una nueva prueba por razones de seguridad.
- (f) El examinador utilizará los siguientes términos para la evaluación:
 - (1) 'apto', siempre y cuando el aspirante demuestre el nivel requerido de conocimientos, pericia y competencia y, cuando sea aplicable, se mantenga dentro de las tolerancias de la prueba de que se trate;
 - (2) 'no apto' cuando se pueda aplicar cualquiera de los criterios siguientes:
 - i. Se han excedido las tolerancias del vuelo, aún cuando el examinador haya tenido en cuenta las turbulencias o instrucciones ATC;
 - ii. No se ha conseguido el objetivo de la prueba, verificación o evaluación;
 - iii. Se ha conseguido el objetivo del ejercicio pero a expensas de la seguridad en vuelo, violación de las reglas, pilotaje pobre o manejo áspero;
 - iv. No se ha demostrado un nivel aceptable de conocimientos;
 - v. No se ha demostrado un nivel aceptable de gestión del vuelo;
 - vi. Se ha requerido la intervención del examinador o piloto de seguridad por razones de seguridad.
 - (3) 'apto parcial' de acuerdo con los criterios mostrados en el apéndice 9 (*reproducido en la prueba correspondiente*) de la Parte FCL.
- (g) Cualquier comentario o desacuerdo con el examinador referente a la evaluación de la prueba, verificación o evaluación hecho durante el comentario final será registrado por el examinador en el informe correspondiente y será firmado por el examinador y el aspirante.

6.4 MÉTODO DE REALIZACIÓN Y CONTENIDO DE LA PRUEBA, VERIFICACIÓN O EVALUACIÓN

- (a) Antes de realizar la prueba, verificación o evaluación se verificará que la aeronave o FSTD que se va a utilizar es adecuada y está adecuadamente equipada.
- (b) El vuelo de prueba, verificación o evaluación será realizado de acuerdo con el AFM y, si es aplicable, el AOM.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

- (c) El vuelo de prueba, verificación o evaluación será realizado dentro de las limitaciones contenidas en el manual de operaciones de la ATO.
- (d) Contenidos:
- (1) La prueba, verificación o evaluación comprenderá:
 - Examen oral en tierra (cuando sea aplicable);
 - Aleccionamiento prevuelo;
 - Ejercicios en vuelo;
 - Comentarios después del vuelo.
 - (2) El examen oral en tierra comprenderá
 - Conocimiento general de la aeronave y performance;
 - Planificación y procedimientos operacionales;
 - Otros elementos relevantes o secciones de la prueba o verificación.
 - (3) El aleccionamiento prevuelo comprenderá:
 - Secuencia de la prueba o verificación;
 - Calajes de potencia, velocidades y mínimos de aproximación, si es aplicable;
 - Consideraciones de seguridad.
- (1) Los ejercicios en vuelo incluirán cada elemento relevante de la prueba o verificación;
 - (2) El comentario posterior al vuelo incluirá:
 - Evaluación del aspirante;
 - Documentación de la prueba o verificación con el FI del aspirante presente si es posible.
- (e) La prueba o verificación simulará un vuelo práctico. Por ello el examinador puede proponer escenarios prácticos, siempre y cuando se garantice que el aspirante no está confuso y no se comprometa la seguridad en vuelo.
- (f) Cuando se hayan de volar maniobras por referencia exclusiva a los instrumentos, el examinador garantizará que se utiliza un método adecuado para simular IMC.
- (g) El examinador durante la prueba, verificación o evaluación realizará anotaciones en el registro de vuelo y de evaluación que le servirán de referencia en el comentario posterior al vuelo.
- (h) El examinador será flexible dada la posibilidad de cambios que surjan después del aleccionamiento prevuelo debidos a instrucciones ATC u otras circunstancias que afecten a la prueba, verificación o evaluación.
- (i) Cuando surjan cambios en la prueba, verificación o evaluación en relación con lo planeado, el examinador deberá estar convencido de que el aspirante comprende y acepta los cambios. En otro caso la prueba o verificación debería ser finalizada.
- (j) Si un aspirante decidiera finalizar la prueba, verificación o evaluación por razones consideradas inadecuadas por el examinador, será evaluado como no apto en aquellos elementos o secciones que no ha realizado.
- (k) Si se termina la prueba, verificación o evaluación por razones consideradas adecuadas por el examinador, en la prueba, verificación o evaluación siguiente solamente se comprobarán los elementos o secciones no realizados.
- (l) El examinador puede terminar la prueba, verificación o evaluación en cualquier etapa si considera que la competencia del aspirante requiere una nueva prueba, verificación o evaluación.

6. 2 COMPROBACIONES PREVIAS AL INICIO DE UNA PRUEBA

Antes de cada prueba el examinador ha de comprobar:

- (a) Que no tiene problemas de comunicación, por razón del idioma, con el aspirante
- (b) Que el aspirante cumple los requisitos de calificación, entrenamiento y experiencia establecidos en la Parte FCL para la obtención de una licencia, habilitación o certificado y la

Sin clasificar	Dirección
PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO	DSA
	Unidad
	DLPA

revalidación o renovación de las habilitaciones o certificados y que se indicará para cada caso.

- (c) Que el aspirante ha superado los exámenes de conocimientos teóricos y se encuentra dentro de los plazos de validez de los mismos, de acuerdo con lo establecido en FCL.025(c):
- Período de validez de los exámenes teóricos superados para la realización de la prueba práctica.*
- (1) *La finalización satisfactoria de los exámenes de conocimientos teóricos será válida:*
- i. para la emisión de una licencia de piloto privado, durante un período de 24 meses,*
 - ii. para la emisión de una licencia de piloto comercial o habilitación de vuelo por instrumentos (IR), durante un período de 36 meses,*
 - iii. los períodos en i) y ii) se contarán a partir del día en el que el piloto completa satisfactoriamente el examen de conocimientos teóricos,*
- (2) *La finalización de los exámenes de conocimientos teóricos para la licencia de piloto de transporte de línea aérea (ATPL) será válida para la emisión de una ATPL durante un período de 7 años desde la fecha de validez de:*
- i. una IR anotada en la licencia, o*
 - ii. en el caso de los helicópteros, una habilitación de tipo de helicóptero anotada en dicha licencia.*
- (d) Que, en el caso de cursos integrados CPL, MPL o ATP el alumno ha sido recomendado por la ATO para que se presente a la prueba correspondiente.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

7. PRUEBA DE PERICIA PARA LA OBTENCIÓN DE UNA LICENCIA PPL (A)

(AMC 1 FCL.235 Prueba de pericia)

- (a) La prueba será solicitada y realizada utilizando el formulario **F-DLA-PPA-01**
- (b) Las rutas que se han de volar para la prueba de navegación:
- Serán escogidas por el FE;
 - Podrán terminar en el aeródromo de salida o en otro;
 - el aspirante será responsable de la planificación del vuelo y de que todo el equipo y documentación necesarios para la realización del mismo se encuentren a bordo;
 - La sección de navegación de la prueba de pericia tendrá una duración que permita al piloto demostrar su habilidad para realizar una ruta que incluya al menos tres puntos de referencia y puede ser volada como prueba separada, previo acuerdo entre el aspirante y el FE.
- (c) Ejecución de la prueba:
- El aspirante deberá indicar al FE las pruebas y tareas que realiza, incluida la identificación de radioayudas.
 - Las listas de comprobación serán realizadas de acuerdo con las autorizadas para el avión en el que se va a realizar la prueba.
 - Durante la preparación prevuelo para la prueba se requerirá al aspirante que determine las potencias y velocidades.
 - Los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje serán calculados por el aspirante de acuerdo con el manual de operaciones y el manual de vuelo del avión utilizado.
- (d) El aspirante demostrará su habilidad para:
- operar el avión dentro de sus límites;
 - realizar todas las maniobras con tranquilidad y cuidado;
 - ejercer buen juicio y pilotaje
 - aplicar los conocimientos aeronáuticos; y
 - mantener el control del avión todo el tiempo, de tal manera que nunca esté seriamente en duda la realización con éxito de un procedimiento o maniobra.
- (e) Tolerancias en la prueba de vuelo
- Los límites siguientes son una guía general. El FE deberá tener en cuenta las condiciones de turbulencia y las cualidades de manejo y performance del avión utilizado.
- | | | |
|--|--|--------------|
| (1) Altura | | |
| vuelo normal | | ±150 pies |
| vuelo con fallo simulado de motor | | ± 200 pies |
| (2) Rumbo/sintonización de radioayudas | | |
| vuelo normal | | ±10° |
| vuelo con fallo simulado de motor | | ±15° |
| (3) Velocidad | | |
| despegue y aproximación | | +15/-5 nudos |
| en otros regímenes | | ±15 nudos |
- (f) Los contenidos de la prueba de pericia en vuelo y las secciones establecidas en la AMC serán utilizados para la prueba de pericia destinada a la emisión de una PPL(A) en aviones monomotores y multimotores o en TMGs.

8. PRUEBA DE PERICIA PARA LA OBTENCIÓN DE UNA LICENCIA PPL (H)

(AMC 2 FCL.325 Prueba de pericia)

(a) La prueba será solicitada y realizada utilizando el formulario **F-DLA-PPH-02**

(b) Las áreas y rutas que se han de volar para la prueba de navegación:

- serán escogidas por el FE y todo el vuelo bajo y estacionario se realizará en un aeródromo o lugar adecuado.
- Las rutas utilizadas para la sección 3 podrán terminar en el aeródromo de salida o en otro.
- El aspirante será responsable de la planificación del vuelo y de que todo el equipo y documentación necesarios para la realización del mismo se encuentra a bordo.
- La sección de navegación correspondiente a la prueba de pericia, tal como está contenida en la AMC consistirá en al menos tres tramos, cada uno de una duración mínima de 10 minutos. La prueba puede realizarse en dos vuelos.

(c) Ejecución de la prueba

- El aspirante deberá describir al FE las tareas que realiza incluida la identificación de radioayudas.
- Las comprobaciones se realizarán de acuerdo con las listas de verificación autorizadas o el manual de procedimientos del piloto para el helicóptero en el que se va a realizar a prueba.
- Durante la preparación prevuelo para la prueba se requerirá al aspirante que determine las potencias y velocidades.
- Los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje serán calculados por el aspirante de acuerdo con el manual de operaciones y el manual de vuelo del helicóptero utilizado.

(c) El aspirante demostrará su habilidad para:

- operar el helicóptero dentro de sus límites;
- realizar todas las maniobras con suavidad y precisión;
- ejercer buen juicio y pilotaje
- aplicar los conocimientos aeronáuticos; y
- mantener el control del helicóptero todo el tiempo, de tal manera que nunca esté seriamente en duda la realización con éxito de un procedimiento o maniobra.

(d) Tolerancias en la prueba de vuelo

Los límites siguientes son una guía general. El FE deberá tener en cuenta las condiciones de turbulencia y las cualidades de manejo y performance del helicóptero utilizado.

(1) Altura

vuelo normal hacia delante	±150 pies
simulando una emergencia importante	±200 pies
vuelo estacionario I.G.E.	±2 pies

(2) Rumbo/sintonización de radioayudas

vuelo normal	±10°
simulando una emergencia importante	± 15°

(3) Velocidad

despegue y aproximación	-10/+15 nudos
en otros regímenes	±15 nudos

(4) Deriva respecto del suelo

despegue en estacionario I.G .E.	± 3 pies
aterrizajes	no movimientos laterales o hacia atrás



Sin clasificar	Dirección
PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO	DSA
	Unidad
	DLPA

- (e) Los contenidos de la prueba de pericia en vuelo y las secciones establecidas en la AMC serán utilizados para la prueba de pericia destinada a la emisión de una PPL(H) en helicópteros monomotor o multimotor.

Código de Plantilla: F-DEA-CDO-08 Ed. /Rev.: 1.0 Las copias de este documento no están controladas. Confirme si es la edición válida a través de www.seguridadaerea.gob.es/

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

9. PRUEBA DE PERICIA PARA LA OBTENCIÓN DE UNA CPL

(Apéndice 4 de la Parte FCL)

A. ASPECTOS GENERALES

1. Los solicitantes de una prueba de pericia para la obtención de una CPL deberán haber recibido instrucción en la misma clase o tipo de aeronave que se va a utilizar para la prueba de pericia.
2. Los solicitantes deberán superar todas las secciones correspondientes de la prueba de pericia:
 - Cuando no se supere algún elemento de alguna sección, dicha sección quedará suspensa;
 - Si se suspende más de una sección será necesario realizar de nuevo toda la prueba;
 - Los solicitantes que suspendan una sola sección solo repetirán dicha sección;
 - El fallo en una sección de la segunda prueba, incluidas aquellas secciones que se hayan superado en el primer intento, conllevará que los solicitantes deban realizar de nuevo toda la prueba completa.
 - Todas las secciones correspondientes de la prueba de pericia deberán completarse antes de 6 meses;
 - En caso de que los solicitantes no puedan superar todas las secciones correspondientes de la prueba en dos intentos, deberán recibir formación adicional.
3. Esta formación adicional puede ser necesaria después haber suspendido cualquier elemento de la prueba de pericia.
4. No existe límite en cuanto al número de veces que puede intentarse la prueba de pericia.
5. Cuando el aspirante decida terminar la prueba de pericia por motivos considerados inadecuados por el examinador, deberá volver a realizar la prueba de pericia completa.
6. Si se pone fin a la prueba por motivos que el FE considere adecuados, solo deberán realizarse en un vuelo posterior las secciones no completadas.
7. A discreción del FE, el solicitante podrá repetir una vez cualquier maniobra o procedimiento de la prueba.
8. El FE podrá detener la prueba en cualquier momento si considera que la demostración de aptitud de vuelo del aspirante requiere la repetición de toda la prueba.
9. Se pedirá al aspirante que vuele la aeronave desde una posición en la que pueda llevar a cabo las funciones de piloto al mando y ejecutar la prueba como si no hubiera otro miembro de la tripulación.
10. La responsabilidad del vuelo se asignará de acuerdo con lo dispuesto por la normativa nacional.
11. El aspirante deberá informar al FE sobre las comprobaciones y tareas que lleva a cabo, incluida la identificación de instalaciones de radio.
12. Las comprobaciones se realizarán de acuerdo con la lista de verificación aprobada para la aeronave en la que se realiza la prueba.
13. Durante la fase previa al vuelo de preparación para la prueba, se requerirá al solicitante que determine los ajustes de potencia y velocidad. El solicitante calculará los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje de acuerdo con el manual de operaciones o el manual de vuelo de la aeronave utilizada.
14. El FE no tomará parte en la operación de la aeronave excepto cuando la intervención sea necesaria en interés de la seguridad o para evitar un retraso inaceptable al resto del tráfico.

B. CONTENIDO DE LA PRUEBA DE PERICIA PARA LA EMISIÓN DE UNA CPL – AVIONES

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

1. Los aspirantes solicitarán la prueba mediante el formulario **F-DLA-PCA-03**. Este mismo formulario servirá para la realización.
2. El avión utilizado para la prueba de pericia deberá cumplir los requisitos para aviones de entrenamiento y estará certificado para el transporte de al menos cuatro personas, tendrá hélice de paso variable y tren de aterrizaje retraíble.
3. La ruta a volar será elegida por el FE y el destino será un aeródromo controlado.
4. El solicitante será el responsable de la planificación del vuelo y se asegurará de que todos los equipos y documentación para la ejecución del vuelo se encuentran a bordo.
5. La duración del vuelo será al menos de 90 minutos.
6. El solicitante deberá demostrar su capacidad para:
 - operar el avión dentro de sus limitaciones;
 - completar todas las maniobras con suavidad y precisión;
 - mostrar sentido común y aptitud para el vuelo;
 - aplicar los conocimientos aeronáuticos, y
 - mantener el control del avión en todo momento de tal manera que el resultado satisfactorio de un procedimiento o maniobra jamás se vea gravemente comprometido.
6. Se aplicarán los siguientes límites, corregidos para dar margen en caso de turbulencia y para las características de servicio y performance del avión utilizado.
 - Altura

vuelo normal	±100 pies
con fallo simulado de motor	±150 pies
 - Trayectoria en radioayudas

	±5°
--	-----
 - Rumbo

vuelo normal	±10°
con fallo simulado de motor	±15°
 - Velocidad

despegue y aproximación	±5 nudos
en los demás regímenes de vuelo	±10 nudos
7. Contenido de la prueba
 - Los elementos de la sección 2 (c) y (e)(iv), y las secciones 5 y 6 completas pueden llevarse a cabo en un FNPT II o FFS.
 - En todas las secciones se aplican el uso de las listas de verificación del avión, las aptitudes para el vuelo, el control del avión mediante la referencia visual externa, los procedimientos antihielo/deshielo y los principios de gestión de amenazas y error.

C. CONTENIDO DE LA PRUEBA DE PERICIA PARA LA EMISIÓN DE UNA CPL – HELICÓPTEROS

1. Los aspirantes solicitarán la prueba mediante el formulario **F-DLA-PCH-04**. Este mismo formulario se utilizará para la realización
2. El helicóptero utilizado para la prueba de pericia deberá cumplir los requisitos de los helicópteros de entrenamiento.
3. El FE elegirá el área y la ruta a volar y los ejercicios a bajo nivel y de vuelo estacionario se realizarán en un aeródromo o lugar homologado.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

4. Las rutas empleadas para la sección 3 pueden finalizar en el aeródromo de partida o en otro aeródromo, y uno de los destinos será un aeródromo controlado.
5. La prueba de pericia puede llevarse a cabo en 2 vuelos. La duración total de los vuelos será al menos de 90 minutos.
6. El solicitante deberá demostrar su capacidad para:
 - operar el helicóptero dentro de sus limitaciones;
 - completar todas las maniobras con suavidad y precisión;
 - mostrar sentido común y aptitud para el vuelo;
 - aplicar los conocimientos aeronáuticos, y
 - mantener el control del helicóptero en todo momento de tal manera que el resultado satisfactorio de un procedimiento o maniobra jamás se vea gravemente comprometido.
5. Se aplicarán los siguientes límites, corregidos para dar margen en condiciones de turbulencia y las características de servicio y performance del helicóptero utilizado:
 - Altura

vuelo normal	±100 pies
emergencia importante simulada	±150 pies
 - Trayectoria en radioayudas

	±10°
--	------
 - Rumbo

vuelo normal	±10°
emergencia importante simulada	±15°
 - Velocidad

despegue y aproximación multimotor	±5 nudos
en los demás regímenes de vuelo	±10 nudos
 - Deriva en tierra

Despegue, vuelo estacionario con efecto suelo	±3 pies
aterrizaje sin movimiento lateral ni de retroceso	
6. Contenido de la prueba
 - Los elementos de la sección 4 pueden llevarse a cabo en un FNPT o FFS de helicóptero.
 - En todas las secciones se aplican el uso de las listas de verificación del helicóptero, la aptitud para el vuelo, el control del helicóptero mediante referencia visual externa, los procedimientos antihielo y los principios de gestión de amenazas y error.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

10. PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA MPL, ATPL, HABILITACIONES DE TIPO Y CLASE Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA IR.

(Apéndice 9 Parte FCL)

A. GENERALIDADES

- (a) Los aspirantes a una prueba de pericia para la obtención de una MPL, ATPL o habilitación de clase o tipo deberán haber recibido instrucción en la misma clase o tipo de aeronave que aquella en la que se va a realizar la prueba.
- (b) Si no pueden superar todas las secciones de la prueba en 2 intentos, deberán recibir formación adicional.
- (c) No existe límite en cuanto al número de las pruebas de pericia que pueden intentarse.
- (d) Contenido de la formación, prueba de pericia/verificación de competencia
 1. A menos que se determine otra cosa en los datos de idoneidad operacional establecidos de acuerdo con la Parte 21, el programa de instrucción de vuelo deberá cumplir lo establecido en el Apéndice 9 de la Parte FCL del Reglamento 1178/2012.
 2. El programa puede reducirse si se ha reconocido crédito por una experiencia anterior en tipos de aeronaves similares, según lo determinado en los datos de idoneidad operacional establecidos de acuerdo con la Parte 21.
 3. Excepto en el caso de las pruebas de pericia para la emisión de una ATPL, cuando así se defina en los datos de idoneidad operacional establecidos de acuerdo con la Parte 21 para el tipo específico, pueden reconocerse como crédito los elementos de la prueba de pericia comunes a otros tipos o variantes cuando el piloto esté cualificado en los mismos.
- (e) Realización de la prueba/verificación
 1. El examinador podrá elegir entre diferentes escenarios para la pruebas de pericia o verificación de competencia que contengan situaciones relevantes simuladas y homologadas por la autoridad competente. Cuando estén disponibles, e independientemente de su ubicación, se podrán utilizar FFS y otros dispositivos de enseñanza, según lo establecido en la Parte FCL.
 2. Durante la verificación de competencia, el examinador comprobará que el titular de la habilitación de tipo o clase conserva un nivel adecuado de conocimientos teóricos.
 3. Si el aspirante decide terminar una prueba de pericia por motivos considerados inadecuados por el examinador, deberá volver a realizar la prueba de pericia completa.
 4. Si la prueba termina por motivos considerados adecuados por el examinador, solo se realizarán aquellas secciones no completadas, en un vuelo posterior.
 5. A discreción del examinador, el solicitante puede repetir una vez cualquier maniobra o procedimiento de la prueba.
 6. El examinador puede detener la prueba en cualquier fase si considera que la demostración de aptitudes de vuelo del solicitante requiere una prueba completa.
 7. Se pedirá a un solicitante que vuele la aeronave desde una posición en la que puedan realizarse las funciones de piloto al mando o copiloto, según corresponda, y si la prueba/evaluación se realiza en condiciones de piloto único llevarla a cabo como si no hubiera otros miembros de la tripulación.
 8. La responsabilidad del vuelo se asignará en función del reglamento nacional aplicable.
 9. Durante la fase de preparación para la prueba previa al vuelo (briefing), se requerirá al aspirante que determine los ajustes de potencia y velocidad.
 10. El aspirante indicará al examinador las verificaciones y tareas llevadas a cabo, incluida la identificación de instalaciones de radio.
 11. Las comprobaciones deberán realizarse de acuerdo con la lista de verificación aprobadas para la aeronave en la que se realiza la prueba y, si fuera aplicable, teniendo en cuenta el concepto MCC.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

12. El aspirante calculará los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje de acuerdo con el manual de operaciones o el manual de vuelo de la aeronave utilizada.
13. Las alturas/altitudes de decisión, las alturas/altitudes mínimas de descenso y los puntos de aproximación frustrada se acordarán con el examinador.
14. El examinador no participará en la operación de la aeronave, excepto cuando sea necesario en interés de la seguridad o para evitar un retraso inaceptable para el resto del tránsito.

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA PRUEBA DE PERICIA/VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA HABILITACIONES DE TIPO DE AERONAVES MULTIPILOTO; PARA HABILITACIÓN DE TIPO DE AVIONES DE UN SOLO PILOTO, CUANDO SE EMPLEAN EN OPERACIONES MULTIPILOTO Y PARA MPL Y ATPL

- (a) La prueba de pericia para una aeronave multipiloto o un avión de un solo piloto cuando se emplea en operaciones multipiloto se desarrollará en un entorno de tripulación múltiple. Otro aspirante u otro piloto con habilitación de tipo puede hacer las funciones de segundo piloto. Si se utiliza una aeronave, el segundo piloto será el examinador o un instructor.
- (b) El aspirante operará como PF durante todas las secciones de la prueba de pericia, excepto para los procedimientos anormales y de emergencia, que pueden realizarse como PF o PNF de acuerdo con MCC.
- (c) El aspirante a la emisión inicial de una habilitación de tipo de aeronave multipiloto o ATPL deberá demostrar también capacidad para actuar como PNF.
- (d) El aspirante podrá elegir el asiento de la izquierda o de la derecha para la prueba de pericia, si todos los elementos de la misma pueden ejecutarse desde el asiento que se seleccione.
- (e) El examinador deberá verificar específicamente las siguientes materias en el caso de aspirantes a la ATPL o a una habilitación de tipo para aeronave multipiloto o para operaciones multipiloto en un avión de un solo piloto con extensión a las funciones de piloto al mando, independientemente de si actúa como PF o PNF:
 1. gestión de la cooperación de la tripulación;
 2. mantenimiento de la vigilancia de la operación de la aeronave mediante supervisión apropiada; y
 3. establecimiento de prioridades y toma de decisiones de acuerdo con los aspectos de seguridad y reglas y normativas apropiadas a la situación operacional, incluidas las emergencias.
- (f) La prueba/verificación se realizará bajo IFR, si se incluye la habilitación IR, y siempre que sea posible se realizará en un entorno simulado de transporte aéreo comercial. Un elemento esencial es la capacidad del aspirante para planificar y llevar a cabo el vuelo a partir del material rutinario de aleccionamiento (briefing).
- (g) Cuando el curso de habilitación de tipo haya incluido menos de 2 horas de instrucción de vuelo en la aeronave, la prueba de pericia puede llevarse a cabo en un FFS y puede realizarse antes de la instrucción en la aeronave. En tal caso, se remitirá a la autoridad competente un certificado del curso de habilitación de tipo que incluya la instrucción de vuelo en la aeronave, antes de anotar en la licencia del aspirante la nueva habilitación de tipo.

B. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA CATEGORÍA DE AVIÓN

(a) Puntuaciones para aprobar

1. En el caso de aviones de un solo piloto, con la excepción de aviones complejos de alta performance de un solo piloto:
 - (i) El solicitante deberá superar todas las secciones de la prueba de pericia o la verificación de competencia.
 - (ii) Si algún elemento de alguna sección no se supera, dicha sección quedará suspensa.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

- (iii) Si suspende más de una sección, el aspirante deberá realizar de nuevo toda la prueba o la verificación.
- (iv) El solicitante que suspenda solo una sección volverá a examinarse de dicha sección.
- (v) El fallo en cualquier sección de segunda prueba o verificación, incluidas aquellas secciones que se hayan superado en el primer intento, hará necesario que el solicitante realice de nuevo la prueba o verificación completa.
- (vi) Para aviones multimotor de un solo piloto, deberá superarse la sección 6 de la prueba o verificación relevante, referente al vuelo asimétrico.

2. En el caso de aviones de un solo piloto y de aviones complejos de alta performance de un solo piloto:

- (i) El solicitante deberá superar todas las secciones de la prueba de pericia o la verificación de competencia.
- (ii) Si suspende más de 5 elementos, el solicitante deberá realizar de nuevo toda la prueba o la verificación.
- (iii) Cualquier solicitante que suspenda 5 elementos o menos, deberá volver a repetir los elementos suspensos. El fallo en cualquier elemento de la segunda prueba o verificación, incluidos aquellos elementos que se hayan superado en el primer intento, hará necesario que realice de nuevo la prueba o verificación completa. La sección 6 no forma parte de la prueba de pericia de ATPL o MPL.
- (iv) Si el solicitante solo suspende o no realiza la sección 6, la habilitación de tipo se expedirá sin las atribuciones CAT II o CAT III.
- (v) Para ampliar las atribuciones de la habilitación de tipo a CAT II o CAT III, el solicitante deberá superar la sección 6 en el tipo de aeronave apropiada.

(b) El solicitante deberá demostrar su capacidad para:

1. operar el avión dentro de las limitaciones de este;
2. completar todas las maniobras con suavidad y precisión;
3. mostrar sentido común y aptitud para el vuelo;
4. aplicar los conocimientos aeronáuticos;
5. mantener el control del avión en todo momento de tal manera que el resultado satisfactorio de un procedimiento o
6. maniobra esté siempre garantizado;
7. entender y aplicar los procedimientos de coordinación e incapacitación de la tripulación de vuelo, si fuera aplicable, y
8. comunicarse con eficacia con los otros miembros de la tripulación, si fuera aplicable.

(c) Tolerancia para la prueba en vuelo

Se aplicarán los siguientes límites, corregidos para dar margen en condiciones de turbulencia y las cualidades de manejo y performance del avión utilizado:

- Altura
 - en general ± 100 pies
 - inicio de una maniobra de motor y al aire en la altura de decisión + 50 pies/– 0 pies
 - altura/altitud de descenso mínima + 50 pies/– 0 pies
- Trayectoria en radioayudas ± 5°
- Aproximación de precisión media escala deflexión, azimut y trayectoria de planeo
- Rumbo
 - todos los motores operativos ± 5°

Sin clasificar	Dirección
PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO	DSA
	Unidad
	DLPA

- | | |
|------------------------------|---------------------|
| con fallo simulado de motor | ± 10° |
| - Velocidad | |
| todos los motores operativos | ± 5 nudos |
| con fallo simulado de motor | +10 nudos/- 5 nudos |

Se utilizarán los siguientes formularios:

- 1) Prueba de pericia para aviones de un solo piloto, excepto aviones complejos de alta performance: **F-DLA-PANC-05**
- 2) Prueba de pericia para aviones multipiloto y complejos de alta performance: **F-DLA-PAMC-06**
- 3) Prueba de pericia para la habilitación de clase 'mar': **F-DLA-PACM-07**

D. REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA LA CATEGORÍA **HELICÓPTERO**

(a) Puntuaciones para aprobar

1. En caso de prueba de pericia o verificación de competencia para habilitación de tipo y ATPL:
 - (i) El aspirante debe superar las secciones 1 a 4 y 6 (según sea aplicable) de la prueba de pericia o verificación de competencia.
 - (ii) Si se suspenden más de 5 elementos será necesario realizar de nuevo toda la prueba o la verificación.
 - (iii) Un aspirante que suspenda 5 elementos o menos deberá volver a examinarse de los elementos suspensos. El fallo en cualquier elemento de la segunda prueba o verificación o el fallo en cualquier otro elemento ya aprobado hará necesario que vuelva a realizar la prueba o verificación completa.
 - (iv) Todas las secciones de la prueba de pericia o verificación de competencia deberán completarse antes de 6 meses.
2. En el caso de una verificación de competencia para una IR:
 - (i) El solicitante deberá superar la sección 5 de la verificación de competencia.
 - (ii) El fallo en no más de 3 elementos hará necesario que el solicitante repita la sección 5 completa.
 - (iii) Un solicitante que suspenda 3 elementos o menos volverá a examinarse de los elementos suspensos.
 - (iv) El fallo en cualquier elemento en la segunda verificación o el fallo en cualquier otro elemento de la sección 5 ya superado hará necesario que el solicitante repita la verificación completa.

(b) El solicitante deberá demostrar su capacidad para:

1. operar el helicóptero dentro de las limitaciones de este;
2. completar todas las maniobras con suavidad y precisión;
3. mostrar sentido común y aptitud para el vuelo;
4. aplicar los conocimientos aeronáuticos;
5. mantener el control del helicóptero en todo momento de tal manera que el resultado satisfactorio de un procedimiento o maniobra jamás se vea comprometido;
6. entender y aplicar los procedimientos de coordinación e incapacitación de la tripulación de vuelo, si fuera aplicable, y
7. comunicarse con eficacia con los otros miembros de la tripulación, si fuera aplicable.

(c) Tolerancia para la prueba en vuelo

Se aplicarán los siguientes límites, corregidos para dar margen en condiciones de turbulencia y las cualidades de servicio y performance del helicóptero utilizado.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

(1) Límites en vuelo IFR

- Altura:
 - General ± 100 pies
 - Inicio de una maniobra de motor y al aire en la altura/altitud de decisión + 50 pies/- 0 pies
 - Altura/altitud de descenso mínima + 50 pies/- 0 pies
- Trayectoria en radioayudas ± 5°
- Aproximación de precisión media escala de deflexión, azimut y trayectoria de planeo
- Rumbo:
 - Operaciones normales ± 5°
 - Operaciones anormales/emergencias ± 10°
- Velocidad:
 - General ± 10 nudos
 - Con fallo simulado de motor +10 nudos/-5 nudos

(2) Límites de vuelo VFR

- Altura:
 - General ± 100 pies
- Rumbo:
 - Operaciones normales ± 5°
 - Operaciones anormales/emergencias ± 10°
- Velocidad:
 - General ± 10 nudos
 - Con fallo simulado de motor +10 nudos/-5 nudos
- Deriva en tierra:
 - Despegue ± 3 pies
 - Vuelo estacionario con efecto suelo ± 2 pies (con vuelo
 - Aterrizaje hacia atrás o lateral de 0 pies)

Se utilizarán el formulario: **F-DLA-PVH-08**

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

11 PRUEBA DE PERICIA PARA OBTENER UNA IR

A. GENERALIDADES

- (a) Los solicitantes de una prueba de pericia para la IR deberán haber recibido instrucción en la misma clase o tipo de aeronave que se va a utilizar en la prueba.
- (b) Los solicitantes deberán superar todas las secciones correspondientes de la prueba de pericia. Si algún elemento de alguna sección no se supera, dicha sección quedará suspensa. Si suspenden más de una sección será necesario que realicen de nuevo toda la prueba. Los solicitantes que suspendan una sola sección solo repetirán la sección suspendida. El fallo en cualquier sección de segunda prueba, incluida aquellas secciones que se hayan superado en el primer intento, hará necesario que los solicitantes realicen de nuevo la prueba completa. Todas las secciones correspondientes de la prueba de pericia deberán completarse antes de 6 meses. Si no pueden superar todas las secciones correspondientes de la prueba en dos intentos los solicitantes deberán recibir formación adicional.
- (c) La formación adicional puede ser necesaria después del suspenso en una prueba de pericia. No existe límite en cuanto al número de las pruebas de pericia que pueden intentarse.

REALIZACIÓN DE LA PRUEBA

- (d) La prueba tiene como objetivo simular un vuelo práctico. La ruta a volar la elegirá el examinador. Un elemento esencial es la capacidad del solicitante para planificar y llevar a cabo el vuelo con un material rutinario de aleccionamiento. El solicitante deberá planificar el vuelo y se asegurará de que todos los equipos y documentación para la ejecución del vuelo se encuentran a bordo. La duración del vuelo será al menos de 1 hora.
- (e) Si el solicitante decide terminar la prueba de pericia por motivos considerados inadecuados por el examinador, el solicitante deberá volver a realizar la prueba de pericia completa. Si la prueba termina por motivos considerados adecuados por el examinador, solo se realizarán aquellas secciones no completadas en un vuelo posterior.
- (f) A discreción del examinador, el solicitante puede repetir una vez cualquier maniobra o procedimiento de la prueba. El examinador puede detener la prueba en cualquier fase si considera que la demostración de la pericia de vuelo del solicitante requiere una repetición de la prueba completa.
- (g) El solicitante deberá volar la aeronave desde una posición en la que puedan llevarse a cabo las funciones del piloto al mando y ejecutar la prueba como si no hubiera otro miembro de la tripulación presente. El examinador no tomará parte en la operación de la aeronave, excepto cuando sea necesario en interés de la seguridad o para evitar un retraso inaceptable para el resto del tráfico. La responsabilidad del vuelo será atribuida de acuerdo con las leyes nacionales.
- (h) Las alturas/altitudes de decisión, las alturas/altitudes mínimas de descenso y los puntos de aproximación frustrada los determinará el solicitante y se acordarán con el examinador.
- (i) Los solicitantes de una IR deberán indicar al examinador las verificaciones y tareas que lleva a cabo, incluida la identificación de instalaciones de radio. Las verificaciones se llevarán a cabo de acuerdo con la lista de verificación autorizada para la aeronave en la que se realiza la prueba. Durante la fase previa al vuelo de preparación para la prueba, se requerirá que el solicitante determine los ajustes de potencia y velocidad. El solicitante calculará los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje de acuerdo con el manual de operaciones o el manual de vuelo de la aeronave utilizada.

TOLERANCIAS DE LA PRUEBA EN VUELO

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

- (j) El solicitante deberá demostrar su capacidad para:
- (1) operar el helicóptero dentro de las limitaciones de este;
 - (2) completar todas las maniobras con suavidad y precisión;
 - (3) mostrar sentido común y aptitud para el vuelo;
 - (4) aplicar los conocimientos aeronáuticos;
 - (5) mantener el control del helicóptero en todo momento de tal manera que el resultado satisfactorio de un procedimiento o maniobra jamás se vea comprometido;
 - (6) entender y aplicar los procedimientos de coordinación e incapacitación de la tripulación de vuelo, si fuera aplicable, y
 - (7) comunicarse con eficacia con los otros miembros de la tripulación, si fuera aplicable.
- (k) Se aplicarán los siguientes límites, corregidos para dar margen en condiciones de turbulencia y las condiciones de servicio y performance de la aeronave utilizada.

- | | | |
|--|---|--------------------|
| - Altura | | |
| Generalmente | | ± 100 pies |
| Inicio de una maniobra de motor y al aire en la altura/altitud de decisión | | + 50 pies/-0 pies |
| Altura de descenso mínima/altitud/MAP | | + 50 pies/-0 pies |
| - Trayectoria en radioayudas | | ± 5° |
| - Aproximación de precisión | media escala de deflexión, azimut y senda de planeo | |
| - Rumbo | | |
| todos los motores operativos | | ± 5° |
| con fallo simulado de motor | | ± 10° |
| - Velocidad | | |
| todos los motores operativos | | ± 5 nudos |
| con fallo simulado de motor | | +10 nudos/-5 nudos |

Se utilizarán los siguientes formularios:

- 1) Aviones: **F-DLA-IRA-09**
- 2) Helicópteros: **F-DLA-IRH-10**

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

12. EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA DE INSTRUCTORES DE VUELO

ASPECTOS GENERALES

- (a) Si se utiliza un aeronave para la evaluación de competencia, cumplirá los requisitos de una aeronave de entrenamiento.
- (b) Si se utiliza una aeronave para la prueba, el examinador será el PIC excepto en circunstancias acordadas por el examinador cuando sea designado otro instructor para esta función.
- (c) Durante la prueba el aspirante normalmente ocupará el asiento del instructor (el asiento de instructor cuando se trate de FSTDs y un asiento de piloto cuando se trate de aeronaves). El examinador, otro instructor o, en el caso de MPA en FFS, una tripulación en instrucción, realizarán las funciones de 'alumno'.
- (d) Se requerirá al aspirante que explique los ejercicios más importantes y que demuestre su forma de actuar en relación con el 'alumno' cuando sea oportuno. En cualquier caso, el 'alumno' realizará las maniobras (si el 'alumno' es el examinador u otro instructor pueden incluir los errores típicos de un alumno inexperto). Se espera del aspirante que corrija los errores oralmente o, si es necesario, mediante una intervención física.
- (e) La demostración de competencia incluirá también ejercicios adicionales a los incluidos en los formularios, decididos por el examinador y acordados con el aspirante antes de iniciar la evaluación. En cualquier caso estos ejercicios adicionales estarán relacionados con los requisitos de entrenamiento para el certificado de instructor de que se trate.
- (f) Todos los ejercicios relevantes serán realizados en un período de 6 meses. Sería preferible, sin embargo, que, cuando sea posible, todos los ejercicios sean realizados en un mismo día.
- (g) El fallo en un ejercicio requiere una nueva prueba que contendrá todos los ejercicios, con excepción de aquellos que puedan ser realizados de forma separada. El examinador, cuando considere que se requiere una nueva prueba, terminará la evaluación.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

12.1 EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA PARA FI, CRI e IRI

Para la evaluación de la competencia destinada a la obtención de un certificado FI, CRI e IRI además de los requisitos generales descritos con anterioridad, se tendrán en cuenta los siguientes.

El contenido de la evaluación de competencia

Se ha de tener en cuenta:

- (a) El contenido de la evaluación de competencia será el contenido en el formulario **F-DLA-PVI-11**.
- (b) La sección 1, demostración conocimientos teóricos de forma oral, es para todos los FI CRI e IRI y se subdivide en dos partes:
 - (1) Se requerirá al aspirante que, en condiciones de prueba, desarrolle una clase a otros 'alumnos', uno de los cuales será el examinador. El contenido de la clase será seleccionado entre los elementos de la sección 1. La cantidad de tiempo para la preparación de la clase se acordará de antemano con el examinador. Puede utilizar literatura apropiada. La clase no excederá de 45 minutos.
 - (2) El aspirante será probado oralmente por el examinador en relación con conocimientos de los elementos de la sección 1 y del contenido de las competencias básicas del instructor: 'enseñar/aprender' de los cursos de instructor.
- (c) Las secciones 2, 3 y 5 son para todos los FI, CRI e IRI . Estas secciones comprenden ejercicios para demostrar la habilidad para ser FI (por ejemplo, ejercicios de demostración de instructor) elegidos por el examinador del programa de vuelo para los cursos de entrenamiento del FI, CRI e IRI. Se requerirá al aspirante que demuestre habilidades de FI, CRI e IRI, incluyendo el aleccionamiento, instrucción de vuelo y revisión final.
- (d) La Sección 4 comprende ejercicios adicionales de demostración de instructor para un FI, CRI e IRI para aeronaves ME. Esta sección, si es aplicable, se refiere a aeronaves ME o a FFS o FNPT II que simulen aeronaves ME. Esta sección se realizará además de las secciones 2, 3 y 5.

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

12.2 EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA PARA TRI

Para la evaluación de la competencia destinada a la obtención de un certificado CRI o IRI además de los requisitos generales descritos con anterioridad, se tendrán en cuenta los siguientes.

- (a) El contenido de la evaluación de competencia será el contenido en el formulario **F-DLA-PVI-12**
- (b) La Sección 1 del formulario, referida a la demostración oral de conocimientos teóricos, se aplica a todos los TRI y se subdividirá en dos partes:
 - 1) Se requerirá al aspirante que desarrolle una clase para otro 'alumno(s)', uno de los cuales será el examinador. El contenido de la clase será seleccionado de entre los ítems de la Sección 1. El tiempo que se dedique a la preparación de la clase será acordado con anterioridad por el examinador. Puede utilizarse por el aspirante literatura adecuada. La duración de la clase no excederá de 45 minutos.
 - 2) El alumno también será evaluado por el examinador teniendo en cuenta la aplicación de las '*competencias centrales de un instructor: enseñanza - aprendizaje*' a los conocimientos de los ítems contenidos en la sección 1, de acuerdo con el contenido del curso de instructor.
- (c) Las secciones 2, 3 y 5 del formulario de evaluación se aplicarán a todos los CRI e IRI.
 - 1) Estas secciones comprenden ejercicios que servirán para demostrar la habilidad que ha de tener como CRI o IRI en relación con los ejercicios que esté ejecutando (ejercicios en los que se demuestren actuaciones como instructor en relación con el tema de que se trate). Serán escogidos por el examinador de entre los contenidos en el programa de instrucción en vuelo para CRI o IRI.
 - 2) Se requerirá al aspirante que demuestre su habilidad como CRI o IRI, incluyendo el aleccionamiento previo, los ejercicios en vuelo y los comentarios posteriores al vuelo.

12.3 EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA DE MCCI, STI Y MI

La evaluación de la competencia para la obtención de certificados MCCI, STI y MI se realizará de forma continua a lo largo de todo el curso de formación.

Se establecerán procedimientos específicos junto con los contenidos de los cursos correspondientes.

12.4 EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA DE SFI

La evaluación de competencia para la obtención de un certificado SFI consistirá en la supervisión de un mínimo de 3 horas de instrucción de vuelo relacionada con las tareas del SFI realizada en un FFS o un FTD de categorías 2/3.

13. REVALIDACIÓN/RENOVACIÓN DE CERTIFICADOS DE INSTRUCTOR DE VUELO

13.1 REVALIDACIÓN/RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO DE INSTRUCTOR

SEMINARIO DE REFRESCO

- (a) Los seminarios de refresco para instructores que se organicen deben tener en cuenta la ubicación geográfica, el número de asistentes y la periodicidad, en todo el territorio nacional.
- (b) Cada seminario debería realizarse durante, al menos, dos días, y se requerirá la atención de los participantes durante todo el tiempo que dure el seminario, incluyendo los grupos de trabajo y talleres. Deben tomarse en consideración diferentes aspectos, tales como la inclusión de los participantes titulares de un certificado en otras categorías de aeronaves.
- (c) Como ponentes de estos seminarios se han de incluir algunos instructores que realicen entrenamiento en vuelo y con conocimiento práctico de los requisitos de revalidación y las técnicas de instrucción actuales.
- (d) El formulario de participación será rellenado y firmado por el organizador del seminario tal como haya sido aprobado por la autoridad competente, como prueba de la atención y participación satisfactoria de los instructores.
- (e) El contenido de los seminarios de refresco para instructores será seleccionado de entre lo siguiente:
 - (1) Normas y reglamentos nuevos o actuales, poniendo el énfasis en los conocimientos de la Parte FCL y requisitos operacionales;
 - (2) Enseñanza y aprendizaje;
 - (3) Técnicas de instrucción;
 - (4) El papel del instructor;
 - (5) Reglamentos nacionales (si es aplicable);
 - (6) Factores humanos;
 - (7) Seguridad en vuelo, prevención de accidentes e incidentes;
 - (8) Pilotaje;
 - (9) Aspectos legales y procedimientos de sanción;
 - (10) Pericia en navegación incluyendo nuevas o actuales ayudas a la radionavegación;
 - (11) Enseñanza de los instrumentos de vuelo;
 - (12) Elementos relacionados con meteorología incluyendo métodos de distribución de la información;
 - (13) Cualquier elemento adicional seleccionado por la autoridad competente.
- (f) Las sesiones formales constarán de una presentación de 45 minutos, más 15 minutos para preguntas. Se recomienda el uso de ayudas visuales con video interactivo y otras ayudas a la enseñanza (cuando se disponga de ellas) para los grupos de trabajo y los talleres.

El examinador utilizará para la evaluación de competencia el formulario **F-DLA-RVIA-13** en el caso de aviones y **F-DLA-RVIH-14** en el caso de helicópteros

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

14. DOCUMENTACIÓN DE LA NO APTITUD EN EL CASO DE PRUEBAS DE PERICIA PARA PPL , CPL E IR

En los casos en los que el aspirante resulte no apto, ha de ser informado de ello por el examinador, así como de las circunstancias que motivan la calificación. También se le informará de las actuaciones que ha de seguir para la repetición de la prueba de que se trate.

Todo ello se hará constar en el formulario **F-DLA-SUS-15**

15. PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA HABILITACIÓN DE VUELO INSTRUMENTAL EN RUTA - EIR.-

A. GENERALIDADES

- (a) Los solicitantes de una prueba de pericia para la EIR deberán haber recibido instrucción en la misma clase o tipo de aeronave que se va a utilizar en la prueba.
- (b) Los solicitantes deberán superar todas las secciones correspondientes de la prueba de pericia. Si algún elemento de alguna sección no se supera, dicha sección quedará suspensa. Si suspenden más de una sección será necesario que realicen de nuevo toda la prueba. Los solicitantes que suspendan una sola sección solo repetirán la sección suspendida. El fallo en cualquier sección de segunda prueba, incluida aquellas secciones que se hayan superado en el primer intento, hará necesario que los solicitantes realicen de nuevo la prueba completa. Todas las secciones correspondientes de la prueba de pericia deberán completarse antes de 6 meses. Si no pueden superar todas las secciones correspondientes de la prueba en dos intentos los solicitantes deberán recibir formación adicional.
- (c) La formación adicional puede ser necesaria después del suspenso en una prueba de pericia. No existe límite en cuanto al número de las pruebas de pericia que pueden intentarse.

B. REALIZACIÓN DE LA PRUEBA

- (a) La prueba tiene como objetivo simular un vuelo práctico. La ruta a volar la elegirá el examinador. Un elemento esencial es la capacidad del solicitante para planificar y llevar a cabo el vuelo con un material rutinario de aleccionamiento. El solicitante deberá planificar el vuelo y se asegurará de que todos los equipos y documentación para la ejecución del vuelo se encuentran a bordo. La duración del vuelo será al menos de 1 hora.
- (b) Si el solicitante decide terminar la prueba de pericia por motivos considerados inadecuados por el examinador, el solicitante deberá volver a realizar la prueba de pericia completa. Si la prueba termina por motivos considerados adecuados por el examinador, solo se realizarán aquellas secciones no completadas en un vuelo posterior.
- (c) A discreción del examinador, el solicitante puede repetir una vez cualquier maniobra o procedimiento de la prueba. El examinador puede detener la prueba en cualquier fase si considera que la demostración de la pericia de vuelo del solicitante requiere una repetición de la prueba completa.
- (d) El solicitante deberá volar la aeronave desde una posición en la que puedan llevarse a cabo las funciones del piloto al mando y ejecutar la prueba como si no hubiera otro miembro de la tripulación presente. El examinador no tomará parte en la operación de la aeronave, excepto cuando sea necesario en interés de la seguridad o para evitar un retraso inaceptable para el resto del tráfico. La responsabilidad del vuelo será atribuida de acuerdo con las leyes nacionales.
- (e) Las alturas/altitudes de decisión, las alturas/altitudes mínimas de descenso y los puntos de

PRUEBAS DE PERICIA EN VUELO PARA PILOTOS DE AVIÓN Y HELICÓPTERO

DSA

Unidad

DLPA

aproximación frustrada los determinará el solicitante y se acordarán con el examinador.

- (f) Los solicitantes de una EIR deberán indicar al examinador las verificaciones y tareas que lleva a cabo, incluida la identificación de instalaciones de radio. Las verificaciones se llevarán a cabo de acuerdo con la lista de verificación autorizada para la aeronave en la que se realiza la prueba. Durante la fase previa al vuelo de preparación para la prueba, se requerirá que el solicitante determine los ajustes de potencia y velocidad. El solicitante calculará los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje de acuerdo con el manual de operaciones o el manual de vuelo de la aeronave utilizada.

C. El solicitante deberá demostrar su capacidad para:

- (a) operar la aeronave dentro de las limitaciones de este;
- (b) completar todas las maniobras con suavidad y precisión;
- (c) mostrar sentido común y aptitud para el vuelo;
- (d) aplicar los conocimientos aeronáuticos;
- (e) mantener el control de la aeronave en todo momento de tal manera que el resultado satisfactorio de un procedimiento o maniobra jamás se vea comprometido;
- (f) entender y aplicar los procedimientos de coordinación e incapacitación de la tripulación de vuelo, si fuera aplicable, y
- (g) comunicarse con eficacia con los otros miembros de la tripulación, si fuera aplicable.

D. Tolerancia para la prueba en vuelo

Se aplicarán los siguientes límites, corregidos para dar margen en condiciones de turbulencia y las condiciones de servicio y performance de la aeronave utilizada.

altura	±100 pies
ruta radioayuda	±10°
rumbo: todos los motores operativos	±10°
con fallo de motor simulado	±15°
velocidad:	
Todos los motores operativos	+10 nudos/-5 nudos
con fallo de motor simulado	+15 nudos /-5 nudos

Todo ello se hará constar en el formulario **F-DLA-EIR-16 o F-DLA-EIR-16 (English)**, según el idioma