AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AEREA	FORMULARIO PARA ENTRENAMIENTO, PRUEBA DE PERICIA, VERIFICACION DE COMPETENCIA ATPL, MPL, HABILITACION DE TIPO Y CLASE E IR PARA AVIONES MP, HPA COMPLEJOS SP	F-DLA-PVLO-27 Edición 1.1 DESATI

			HABILITACIÓN:		
Apellidos del aspirante			Aeronave	☐ SE-SP	☐ ME-SP
Nombre del aspirante				☐ SE-MP	☐ ME-MP
Tipo de licencia			Operación	☐ SP	☐ MP
Número de licencia			☐ Registro entrenamiento		
Estado emisor de la licencia			☐ Prueba pericia	☐ Verificación de competencia	
Se le recuerda que, si los datos del informe médico que avala su certificado médico-aeronáutico no obraran en los archivos de la Unidad de Medicina Aeronáutica de AESA, su solicitud puede ser rechazada. Declaro que no poseo más de una licencia por categoría de aeronave emitida de acuerdo a Parte-FCL y que el Estado Emisor es único para todas mis licencias Parte-FCL			☐ Habilitación de tipo	☐ Habilitación de clase	
			☐ ATPL(A)	☐ MPL	
			IR PBN ☐ INCLUYE RNP APCH SI ☐ NO ☐	SOLO PBN ☐	
Firma del aspirante:			Para la revalidación marcar según aplique:	☐ 10 sectores ruta ó ☐ V/C con Sector de Ruta ó ☐ OPC	
1 FORMACIÓN TEÓRICA PARA LA EMISIÓN DE UNA HABILITACIÓN DE CLASE O TIPO REALIZADA DURANTE:					
Desde:		Hasta:		En:	
Nota:		% (mínimo 75%)		Tipo de licencia:	
				Número de licencia:	
Firma del HT				Nombre:	
				Apellidos:	
2 ENTRENAMIENTO EN FSTD					
FSTD (tipo aeronave)				Tres o más ejes: SI ☐ NO ☐	Listo para el servicio y utilizado: SI ☐ NO ☐
Fabricante del FSTD				Movimiento o sistema: SI ☐ NO ☐	Visual: SI ☐ NO ☐
Operador del FSTD				Código de ID del FSTD	
Tiempo total de entrenamiento a los mandos				Aprox. Instrumentales a aeródromos a una altitud de decisión de:	
Tiempo total de entrenamiento en Simulador					
Lugar				Tipo de licencia	
Fecha				Número de licencia	
Firma del instructor:				Nombre:	
				Apellidos:	
3 ENTRENAMIENTO EN VUELO: EN AERONAVE ☐ EN FSTD (PARA ZFTT) ☐ SECTOR RUTA ☐					
Tipo de aeronave		Registro		Tiempo vuelo a los mandos	
Despegues				Aeródromos o sitios de entrenamiento(despegues,aterrizajes):	
Aterrizajes					
Hora de despegue				Hora de aterrizaje	
Lugar				Tipo de licencia	
Fecha				Número de licencia	
☐ TRI ☐ TRE ☐ SFI ☐ SFE					
Firma del instructor/examinador				Nombre	
				Apellidos	

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS DE DOBLE DIRECCIÓN EN	☐ CASTELLANO ☐ INGLES

4 PRUEBA DE PERICIA ☐ **VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA** ☐ **V/C CON SECTOR DE RUTA** ☐

Detalles de la prueba de pericia o verificación de competencia:

Aeródromo o sitio:		Tiempo total de vuelo:	
Hora de despegue:		Hora de aterrizaje:	
APTO ☐	**NO APTO** ☐	Razones del no apto: (ver punto 5)	
Lugar		Registro del SIM o aeronave:	
Fecha			

He recibido información del solicitante respecto a su experiencia e instrucción y certifico que cumple con los requisitos EASA Parte-FCL.

PBN: Para obtener o mantener atribuciones PBN, una aproximación deberá ser una RNP APCH. Cuando una RNP APCH no sea posible, deberá efectuarse con un FSTD adecuadamente equipado. No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, en los casos en que una verificación de competencia para la revalidación de atribuciones PBN no incluya un ejercicio de RNP APCH, las atribuciones PBN del piloto no incluirán la RNP APDCH. La restricción se levantará si el piloto ha completado una verificación de competencia que incluye un ejercicio de RNP APCH.

La anotación de PBN, en forma de respaldo a su habilitación IR será firmada por el examinador en el libro de vuelo del piloto o registro equivalente especificándose PBN APPROVED si ha realizado entrenamiento teórico-práctico en una ATO, en las cuatro aproximaciones RNP o se anotará PBN seguido de LNAV, LP, LNAV-VNAV y/o LPV según entrenamiento recibido y reconocido al Operador por la Autoridad.

☐ **(Tick as *appropriate*)** *To examiners who have been certified by another competent authority. I hereby declare that I have reviewed and applied the relevant national procedures and requirements of the applicant's competent authority contained in current version of the* ***Examiner Differences Document****.*

Número del certificado del examinador		Tipo de licencia (Si es aplicable)	
		Número de licencia:	
Firma del examinador		Nombre:	
		Apellidos:	

5. NOTIFICACIÓN DE NO APTO (a cumplimentar por el examinador)

Ha sido debidamente notificado que ha fallado en los siguientes puntos:

FALLOS		
SECCIÓN:	**SUBSECCIÓN:**	**JUSTIFICACIÓN:**

De acuerdo con la PART-FCL, si el aspirante no supera todas las secciones en la segunda prueba, el examinador determinará la formación adicional que ha de recibir; y además deberá realizar de nuevo la prueba de pericia o verificación de competencia completa.
El solicitante debe de proveer evidencia de este entrenamiento al examinador que conduzca la siguiente prueba de pericia o verificación de competencia.

ENTRENAMIENTO ADICIONAL:	

Comprendo que he fallado los puntos arriba notificados. Comprendo que no puedo ejercer las atribuciones de mi licencia/ certificado / habilitación ……..
después del fallo de esta prueba, verificación de hasta que complete satisfactoriamente el entrenamiento y siguiente prueba, verificación

Recibido (Nombre del aspirante):			
Firma		Fecha	

EN APLICACIÓN DEL FCL.1030 Y DE ACUERDO CON LOS PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS POR AESA, SE ENTREGARÁN
DOCUMENTO ORIGINAL DEL FORMULARIO (1) LA AUTORIDAD GESTORA DE LA LICENCIA DEL INTERESADO;
Y COPIAS A: (2) EL INTERESADO; (3) EL EXAMINADOR; (4) LA AUTORIDAD GESTORA DEL CERTIFICADO DE EXAMINADOR

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.

Apéndice 9

Anotar en: A = Apto; NA = No Apto

AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO		
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
SECCIÓN 1					**A**	**NA**
1. Preparación del vuelo 1.1 Cálculo de performance	OTD P					
1.2 Inspección visual externa del avión, situación de cada elemento y propósito de la inspección	OTD P#	P				
1.3 Inspección de la cabina de vuelo	P→	→				
1.4 Uso de listas de verificación antes de arrancar motores, procedimientos de arranque, verificación de equipos de radio y navegación, selección y sintonización de las frecuencias de navegación y comunicación.	P→	→		M		
1.5 Rodaje cumpliendo instrucciones ATC o del instructor	P→	→				
1.6 Verificaciones previas al despegue	P→	→		M		
SECCIÓN 2					**A**	**NA**
2. Despegue 2.1 Despegue normal con varios calajes de flaps, incluido despegue inmediato	P→	→				
2.2* Despegue instrumental, transición a instrumentos durante rotación o inmediatamente después de estar en el aire	P→	→				
2.3 Despegue con viento cruzado	P→	→				
2.4 Despegue con masa máxima al despegue (real o simulada)	P→	→				
2.5 Despegue con fallo simulado de motor 2.5.1* inmediatamente después de V2	P→	→				
(En aviones no certificados en categoría de transporte o aviones de categoría de tercer nivel, el fallo de motor no puede simularse hasta alcanzar una altura mínima de 500 pies sobre el extremo de la pista. En aviones que tengan la misma performance que un avión de categoría de transporte en relación con la masa de despegue y la altitud de densidad, el instructor puede simular el fallo del motor poco tiempo después de alcanzar V2).						
2.5.2* Entre V1 y V2	P	X		Solo M FFS		
2.6 Aborto de despegue a una velocidad razonable antes de alcanzar V1	P→	→X		M		

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.

Apéndice 9

Anotar en: A = Apto; NA = No Apto

AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO		
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
SECCIÓN 3					**A**	**NA**
3. Maniobras y Procedimientos de vuelo 3.1 Vuelo manual con y sin directores de vuelo [sin piloto automático, sin sistema regulador de potencia automático (autothrust/autothrottle) y con leyes de control diferentes, en su caso]	P→	→				
3.1.1. A diferentes velocidades (incluido el vuelo lento) y altitudes dentro de la envolvente de vuelo utilizada en la formación en FSTD.	P→	→				
3.1.2. Virajes pronunciados con inclinación lateral de 45°, 180° a 360° izquierda y derecha	P→	→				
3.1.3. Virajes con y sin spoiler	P→	→				
3.1.4. Procedimientos de vuelo instrumental y maniobras, incluidas la salida y la llegada con instrumentos, y aproximación visual	P→	→				
3.2 Vibraciones y oscilaciones de mach (si fuera aplicable) y otras características de vuelo específicas del avión (por ejemplo, Dutch roll)	P→	→ X No se utilizará un avión para este ejercicio		Solo FFS		
3.3 Operación normal de los sistemas y controles del panel de sistemas (si fuera aplicable)	OTD P→	→				
3.4 Operación normal y anómalas de los siguientes sistemas:				M	*Se seleccionará un mínimo obligatorio de 3 operaciones anormales de los párrafos 3.4.0 a 3.4.14, ambos inclusive*	
3.4.0 Motor (si fuera necesario hélice)	OTD P→	→				
3.4.1 Presurización y aire acondicionado	OTD P→	→				
3.4.2 Sistema pitot – estático	OTD P→	→				
3.4.3 Sistema de combustible	OTD P→	→				
3.4.4 Sistema eléctrico	OTD P→	→				
3.4.5 Sistema hidráulico	OTD P→	→				
3.4.6 Control de vuelo y sistema de compensación	OTD P→	→				

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.

Apéndice 9

Anotar en: A = Apto; NA = No Apto

AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	**FORMACIÓN PRÁCTICA**			**PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO**		
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
3.4.7 Sistema antihielo, deshielo y calefacción del panel antideslumbrante	OTD P→	→				
3.4.8 Piloto automático/ sistema director de vuelo	OTD P→	→		M (únicamente de un solo piloto)		
3.4.9 Sistemas de aviso de pérdida o para evitar la pérdida y mecanismos de aumento de la estabilidad	OTD P→	→				
3.4.10 Sistema de aviso de proximidad a tierra, radar meteorológico, radioaltímetro, transpondedor	P→	→				
3.4.11 Radio, equipo de navegación, instrumentos, sistema de gestión de vuelo (FMS)	OTD P→	→				
3.4.12 Tren de aterrizaje y sistema de frenos	OTD P→	→				
3.4.13 Sistemas de slats y flaps	OTD	→				
3.4.14 Unidad auxiliar de potencia (APU)	OTD P→	→				
Intencionadamente en blanco						
3.6 Procedimientos anómalos y de emergencia				M	*Se seleccionarán obligatoriamente un mínimo de 3 elementos de los apartados 3.6.1 a 3.6.9, ambos inclusive*	
3.6.1 Ejercicios contraincendios, por ejemplo motor, APU, cabina de vuelo, compartimento de carga, puente de mando, alas e incendios de origen eléctrico, incluida la evacuación	P→	→				
3.6.2 Control y evacuación del humo	P→	→				
3.6.3 Fallo de motor, apagado y reencendido a altura de seguridad	P→	→				
3.6.4 Descarga de combustible (simulada)	P→	→				
3.6.5 Gradiente anemométrico durante el despegue/aterrizaje	P	X		Solo FFS		
3.6.6 Fallo simulado de presurización en cabina/descenso de emergencia	P→	→				
3.6.7 Incapacitación de un miembro de la tripulación de vuelo	P→	→				
3.6.8 Otros procedimientos de emergencia según lo esbozado en el Manual de vuelo del avión (AFM) correspondiente	P→	→				
3.6.9. Situación TCAS	OTD P→	No se utilizará un avión		Solo FFS		

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.

Apéndice 9

Anotar en: A = Apto; NA = No Apto

AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO		
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
3.7 Formación para la recuperación de la pérdida de control 3.7.1. Recuperación de situaciones de pérdida en: – configuración de despegue, – configuración limpia a baja altitud, – configuración limpia cerca de la altitud máxima de operación, y configuración de aterrizaje.	P Solo FFS cualificados para la tarea de formación	X No se utilizará un avión para este ejercicio				
3.7.2. Los siguientes ejercicios de situación de pérdida de control: – recuperación de encabritamiento con distintos ángulos de alabeo, y – recuperación de picado con distintos ángulos de alabeo.	P Solo FFS cualificados para la tarea de formación	X No se utilizará un avión para este ejercicio		Solo FFS		
3.8 Procedimientos de vuelo instrumental						
3.8.1* Adhesión a las rutas de salida y llegada y a las instrucciones de ATC	P→	→		M		
3.8.2* Procedimientos de espera	P→	→				
3.8.3* Operaciones 3D a DH/A de 200 pies (60 m) o a mínimos más elevados si lo requiere el procedimiento de aproximación						
Nota: De acuerdo con el AFM, los procedimientos RNP APCH pueden requerir el uso del piloto automático o del sistema director de vuelo. El procedimiento que deba seguirse manualmente se elegirá teniendo en cuenta esas limitaciones (por ejemplo, optar por un ILS para lo establecido en 3.8.3.1 si el AFM prescribe esa limitación)						
3.8.3.1* Manualmente, sin sistema director de vuelo	P→	→		M (solo prueba de pericia)		
3.8.3.2* Manualmente, con sistema director de vuelo	P→	→				
3. 8.3.3* Con piloto automático	P→	→				
3.8.3.4* manual con un motor no operativo simulado durante la aproximación final, bien hasta el punto de toma de contacto, o bien a lo largo de todo el procedimiento de aproximación frustrada (si procede), empezando: i) antes de descender por debajo de la altura de 1 000 pies sobre el nivel del aeródromo, y ii)después de descender por debajo de la altura de 1000 pies sobre el nivel del aeródromo. En aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o como aviones de categoría de tercer nivel (SFAR 23), la aproximación con fallo simulado de motor y la subsiguiente maniobra de motor y al aire se iniciará junto con la aproximación 2D de conformidad con 3.8.4. La maniobra de motor y al aire se iniciará cuando se alcance la altura/altitud de margen de franqueamiento de obstáculos publicada (OCH/A), sin embargo, no después de	P→	→		M		

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.

Apéndice 9

Anotar en: A = Apto; NA = No Apto

AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO		
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
alcanzar una altura/altitud mínima de descenso (MDH/A) de 500 pies sobre la elevación del umbral de pista. En aviones que tengan la misma performance que un avión de categoría de transporte en relación con la masa de despegue y la altitud de densidad, el instructor puede simular el fallo del motor de acuerdo con el ejercicio 3.8.3.4.						
3.8.4* Operaciones 2D hasta la MDH/A	P*→	→		M		
3.8.5. Aproximación en circuito en las siguientes condiciones: a) * aproximación a la altitud de aproximación en circuito mínima autorizada en el aeródromo en cuestión de acuerdo con las instalaciones de aproximación por instrumentos locales en condiciones de vuelo por instrumentos simulado; seguido por: b) aproximación en circuito a otra pista al menos a 90° de desplazamiento respecto a la línea central de la aproximación final utilizada en el elemento a), a la altitud de aproximación en circuito mínima autorizada. Observación: Si a) y b) no son posibles debido a razones de ATC, puede llevarse a cabo un patrón de baja visibilidad simulada.	P*→	→				
3.8.6. Aproximaciones visuales	P→	→				
SECCIÓN 4					**A**	**NA**
4 Procedimientos de aproximación frustrada						
4.1 Maniobra de motor y al aire con todos los motores operativos* durante una operación 3D al alcanzar la altura de decisión	P*→	→				
4.2 Maniobra de motor y al aire con todos los motores operativos* en varias fases durante una aproximación por instrumentos	P*→	→				
4.3 Otros procedimientos de aproximación frustrada	P*→	→				
4.4* Maniobra de motor y al aire manual con el motor crítico no operativo simulado tras una aproximación por instrumentos al alcanzar la DH, MDH o MAPt	P*→	→		M		
4.5. Aterrizaje frustrado con todos los motores operativos: – desde varias alturas por debajo de la DH/MDH, – tras la toma de contacto (aterrizaje frustrado), en los aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o como aviones de categoría de tercer nivel (SFAR 23), el aterrizaje frustrado con todos los motores	P→	→				

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.

Apéndice 9

Anotar en: A = Apto; NA = No Apto

AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO		
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
operativos se iniciará por debajo de la MDH/A o tras la toma de contacto.						
SECCIÓN 5					**A**	**NA**
5 Aterrizajes 5.1 Aterrizajes normales* con referencia visual establecida al alcanzar la DA/H tras una aproximación por instrumentos	P					
5.2 Aterrizaje con un estabilizador horizontal simuladamente atascado en cualquier posición fuera de compensación inadecuada	P→	No se utilizará un avión para este ejercicio		Solo FFS		
5.3 Aterrizaje con viento cruzado (en aeronave, si es posible)	P→	→				
5.4 Circuito de tránsito y aterrizaje sin flaps ni slats extendidos o con ellos parcialmente extendidos	P→	→				
5.5 Aterrizaje con el motor crítico simuladamente no operativo	P→	→		M		
5.6 Aterrizaje con dos motores no operativos: – aviones con tres motores: el motor central y un motor exterior lo más lejos posible de acuerdo con los datos del AFM, y – aviones con cuatro motores: dos motores de un lado.	P	X		M Solo FFS (solo prueba de pericia)		
Observaciones generales: Requisitos especiales para la ampliación a una habilitación de tipo para aproximaciones por instrumentos hasta una altura de decisión inferior a 200 pies (60 m), a saber, operaciones CAT II/III						
SECCIÓN 6					**A**	**NA**
Autorización adicional en una habilitación de tipo para aproximaciones por instrumentos hasta una altura de decisión inferior a 60 m (200 pies) (CAT II/III). Las siguientes maniobras y procedimientos suponen los requisitos mínimos de entrenamiento para permitir las aproximaciones por instrumentos hasta una DH inferior a 60 m (200 pies). Durante las siguientes aproximaciones por instrumentos y procedimientos de aproximación frustrada se utilizarán todos los equipos del avión requeridos para la certificación de tipo de aproximación por instrumentos hasta una DH inferior a 60 m (200 pies).						
6.1* Despegue frustrado con el alcance visual en pista (RVR) mínimo autorizado	P*→	→X No se utilizará un avión para este ejercicio		M*		
6.2* Aproximaciones CAT II/III: en condiciones de vuelo por instrumentos simulado hasta la DH aplicable, usando sistema de guía de vuelo. Se observarán los procedimientos estándar de coordinación de tripulación de vuelo (reparto de tareas, procedimientos	P→	→		M		

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA

APELLIDOS	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION

La letra "M" en la columna de la prueba de pericia o verificación de competencia significa que el ejercicio es obligatorio o una opción cuando aparece más de un ejercicio.

Apéndice 9

Anotar en: A = Apto; NA = No Apto

AVIONES MULTIPILOTO Y AVIONES COMPLEJOS DE ALTA PERFORMANCE DE UN SOLO PILOTO	FORMACIÓN PRÁCTICA			PRUEBA DE PERICIA O VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA DE ATPL/MPL/HABILITACIÓN DE TIPO		
Maniobras/Procedimientos	FSTD	A	Iniciales del instructor cuando se complete la formación	Probado o verificado en FSTD o A	Iniciales del examinador cuando se complete la prueba	
de aviso, vigilancia mutua, intercambio de información y apoyo).						
6.3* Maniobra de motor y al aire: tras aproximaciones según lo indicado en 6.2 al alcanzar la DH. El entrenamiento incluirá también una maniobra de motor y al aire debido a RVR insuficiente (simulado), cizalladura del viento, excesiva desviación del avión de los límites de aproximación para una aproximación satisfactoria, así como fallo de equipo en tierra/a bordo antes de alcanzar la DH y maniobra de motor y al aire con fallo simulado de equipos de a bordo.	P→	→		M*		
6.4* Aterrizajes(s): con referencia visual establecida en la DH tras una aproximación por instrumentos. Dependiendo del sistema de guía de vuelo específico, se llevará a cabo un aterrizaje automático.	P→	→		M		

Nota: Las operaciones CAT II/III se realizarán de acuerdo con los requisitos de operaciones aéreas aplicables.

© AESA DOCUMENTACIÓN SENSIBLE. Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la web de AESA