

		HABILITACIÓN:	
Apellidos del aspirante		Aeronave	<input type="checkbox"/> SE-SP <input checked="" type="checkbox"/> ME-SP
Nombre del aspirante			<input type="checkbox"/> SE-MP <input checked="" type="checkbox"/> E-MP
Tipo de licencia		Operación	<input type="checkbox"/> SP <input type="checkbox"/> MP
Número de licencia		<input type="checkbox"/> Registro entrenamiento	
Estado emisor de la licencia		<input type="checkbox"/> Prueba pericia <input checked="" type="checkbox"/> Verificación de competencia	
<p>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.</p> <p>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</p>		<input type="checkbox"/> Habilidadación de tipo <input checked="" type="checkbox"/> Habilidadación de clase	
		<input type="checkbox"/> ATPL(A) <input type="checkbox"/> MPL	
		IR PBN <input type="checkbox"/>	SOLO PBN
		INCLUYE RNP APCH	
		SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	
Firma del aspirante:		Para la revalidación marcar según aplique:	10 sectores ruta ó † C o k 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:	
Firma del HT				Número de licencia:	
				Nombre:	
				Apellidos:	

2 ENTRENAMIENTO EN FSTD

FSTD (tipo aeronave)		Tres o más ejes: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Listo para el servicio y utilizado: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
Fabricante del FSTD		Movimiento o sistema: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>	Visual: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
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			
<input type="checkbox"/> TRI <input type="checkbox"/> TRE <input checked="" type="checkbox"/> FI <input checked="" type="checkbox"/> SFE					
Firma del instructor/examinador		Nombre			
		Apellidos			

APELLIDOS		NOMBRE		FCL Nº	HABILITACION
COMUNICACIONES RADIOTELEFÓNICAS DE DOBLE DIRECCIÓN EN				<input type="checkbox"/> CASTELLANO	<input type="checkbox"/> INGLES
4 PRUEBA DE PERICIA <input type="checkbox"/>		VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA <input type="checkbox"/>		V/C CON SECTOR DE RUTA <input type="checkbox"/>	
Detalles de la prueba de pericia o verificación de competencia:					
Aeródromo o sitio:		Tiempo total de vuelo:			
Hora de despegue:		Hora de aterrizaje:			
<input type="checkbox"/> APTO <input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/> NO APTO <input type="checkbox"/>		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.					
<input type="checkbox"/> (Tick as appropriate) <i>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.</i>					
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 Y COPIAS A:					
(1) LA AUTORIDAD GESTORA DE LA LICENCIA DEL INTERESADO; (2) EL INTERESADO; (3) EL EXAMINADOR; (4) LA AUTORIDAD GESTORA DEL CERTIFICADO DE EXAMINADOR					

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION				
<p>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</p>							
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		OTD					
1.1 Cálculo de performance		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		P→	→				
2.1 Despegue normal con varios calajes de flaps, incluido despegue inmediato							
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		P→	→				
2.5.1* inmediatamente después de V2							
(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		

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION				
<p>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.</p> <p align="right">Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto</p>							
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	P→	→					
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]							
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	<i>Se seleccionará un mínimo obligatorio de 3 operaciones anormales de los párrafos 3.4.0 a 3.4.14, ambos inclusive</i>		
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→	→					

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION			
<p>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.</p> <p align="right">Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto</p>						
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	<i>Se seleccionarán obligatoriamente un mínimo de 3 elementos de los apartados 3.6.1 a 3.6.9, ambos inclusive</i>
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	

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION			
<p>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.</p> <p align="right">Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto</p>						
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		P	X			
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.		Solo FFS cualificados para la tarea de formación	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						
<p><i>Nota:</i> 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)</p>						
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	

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION			
<p>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.</p> <p align="right">Apéndice 9 Anotar en: A = Apto; NA = No Apto</p>						
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	
<p>3.8.5. Aproximación en circuito en las siguientes condiciones:</p> <p>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:</p> <p>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.</p> <p>Observación: Si a) y b) no son posibles debido a razones de ATC, puede llevarse a cabo un patrón de baja visibilidad simulada.</p>		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	
<p>4.5. Aterrizaje frustrado con todos los motores operativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - desde varias alturas por debajo de la DH/MDH, - tras la toma de contacto (aterrizaje frustrado), <p>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>		P→	→			

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION			
<p>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</p>						
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		P				
5.1 Aterrizajes normales* con referencia visual establecida al alcanzar la DA/H tras una aproximación por instrumentos						
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:		P	X		M	
<ul style="list-style-type: none"> - 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. 					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	

APellidos	NOMBRE	FCL Nº	HABILITACION			
<p>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</p>						
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.