

## PARTE II – EXPLOTADORES DE SERVICIOS AEREOS

### VOLUMEN II – ADMINISTRACIÓN TÉCNICA DE EXPLOTADORES DE SERVICIOS AÉREOS

#### Capítulo 4 – Aprobación de inspectores del explotador y calificación de instructores

##### Índice

	Página
<b>Sección 1 – Generalidades – LAR 121.....</b>	<b>PII-VII-C4-2</b>
1. Objetivo .....	PII-VII-C4-2
2. Requisitos reglamentarios.....	PII-VII-C4-2
3. Definiciones.....	PII-VII-C4-3
4. Características y rol del IDE piloto e IDE FE .....	PII-VII-C4-4
5. Clasificación de los IDEs pilotos e IDEs FEs.....	PII-VII-C4-4
6. IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave (incluye FFS y FTD) .....	PII-VII-C4-4
7. IDE piloto de verificación de la competencia – FFS o FTD .....	PII-VII-C4-5
8. IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos (izquierdo, derecho y del observador) LAR 121 .....	PII-VII-C4-6
9. IDE piloto de verificación en línea – Asiento del observador solamente LAR 121 .....	PII-VII-C4-7
10. IDE piloto – Todas las verificaciones .....	PII-VII-C4-8
11. IDE FE.....	PII-VII-C4-8
12. Características y rol del instructor.....	PII-VII-C4-9
13. Instructor de vuelo – Aeronave .....	PII-VII-C4-9
14. Instructor de vuelo – FFS o FTD.....	PII-VII-C4-10
15. Instructor de tierra .....	PII-VII-C4-11
16. Vigilancia de los instructores de tierra .....	PII-VII-C4-11
17. Características y rol de IDE tripulante de cabina e IDE despachador de vuelo .....	PII-VII-C4-12
18. IDE tripulante de cabina.....	PII-VII-C4-12
19. IDE despachador de vuelo.....	PII-VII-C4-13
20. Programa de observación en línea .....	PII-VII-C4-13
<b>Sección 2 – Aprobación y vigilancia de inspectores del explotador pilotos e inspectores del explotador mecánicos de a bordo – LAR 121 .....</b>	<b>PII-VII-C4-15</b>
1. Introducción.....	PII-VII-C4-15
2. Desarrollo de las fases.....	PII-VII-C4-16
3. Aprobación del grupo inicial de IDEs pilotos e IDEs FEs .....	PII-VII-C4-21
4. Instrucción, certificación y calificación del grupo inicial .....	PII-VII-C4-21
5. Aprobación de un IDE piloto o IDE FE en múltiples aeronaves .....	PII-VII-C4-22
6. Aprobación de un IDE piloto o IDE FE para múltiples explotadores .....	PII-VII-C4-23
7. IDEs e instructores de centros de instrucción.....	PII-VII-C4-23
8. Porcentaje de fallas del tripulante.....	PII-VII-C4-25
9. Vigilancia de los IDEs pilotos e IDEs FEs.....	PII-VII-C4-25
10. Lista de verificación.....	PII-VII-C4-28
<b>Sección 3 – Instrucción de inspectores del explotador y de instructores – LAR 121 .....</b>	<b>PII-VII-C4-41</b>
1. Generalidades.....	PII-VII-C4-41
2. Instrucción en tierra para instructores de vuelo .....	PII-VII-C4-41
3. Instrucción de vuelo para instructores de vuelo.....	PII-VII-C4-43
4. Instrucción en tierra para IDEs pilotos e IDEs FEs.....	PII-VII-C4-43
5. Instrucción de vuelo para IDEs pilotos e IDEs FEs .....	PII-VII-C4-45
6. Crédito para la instrucción de IDEs pilotos e IDEs FEs – Múltiples explotadores.....	PII-VII-C4-45

<b>Sección 4 – Generalidades – LAR 135.....</b>	<b>PII-VII-C4-46</b>
1. Objetivo .....	PII-VII-C4-46
2. Requisitos reglamentarios.....	PII-VII-C4-46
3. Definiciones.....	PII-VII-C4-48
4. Características y rol del IDE piloto .....	PII-VII-C4-48
5. Clasificación de los IDEs pilotos .....	PII-VII-C4-48
6. Características y rol del instructor.....	PII-VII-C4-49
7. Instructor de vuelo.....	PII-VII-C4-50
8. Instructor de tierra .....	PII-VII-C4-50
9. Características y rol de IDE tripulante de cabina e IDE despachador de vuelo .....	PII-VII-C4-50
10. IDE tripulante de cabina.....	PII-VII-C4-50
11. IDE despachador de vuelo.....	PII-VII-C4-51
<b>Sección 5 – Aprobación y vigilancia de inspectores del explotador pilotos – LAR 135 .....</b>	<b>PII-VII-C4-51</b>
1. Introducción.....	PII-VII-C4-51
2. Desarrollo de las fases.....	PII-VII-C4-52
3. Aprobación del grupo inicial de inspectores del explotador.....	PII-VII-C4-55
4. Instrucción, certificación y calificación del grupo inicial .....	PII-VII-C4-56
5. Aprobación de un IDE piloto en múltiples aeronaves .....	PII-VII-C4-57
6. Aprobación de un IDE piloto para múltiples explotadores .....	PII-VII-C4-58
7. IDEs e instructores de centros de instrucción.....	PII-VII-C4-58
8. Porcentaje de fallas del tripulante .....	PII-VII-C4-59
9. Vigilancia de los IDEs pilotos .....	PII-VII-C4-59
<b>Sección 6 – Instrucción de inspectores del explotador y de instructores – LAR 135 .....</b>	<b>PII-VII-C4-65</b>
1. Generalidades .....	PII-VII-C4-65
2. Resumen de la instrucción de instructores e IDEs pilotos.....	PII-VII-C4-65
3. Instrucción para instructores de vuelo e IDEs pilotos .....	PII-VII-C4-66
4. Programa de observación en línea .....	PII-VII-C4-69

## Sección 1 – Generalidades – LAR 121

### 1. Objetivo

Este capítulo contiene guía relacionada con los inspectores del explotador (IDEs) e instructores de tierra y de vuelo de los explotadores que operan según el LAR 121. También contiene los requisitos reglamentarios, de calificación, y las responsabilidades funcionales.

### 2. Requisitos reglamentarios

2.1 El Párrafo 121.1520 (a) (6) requiere que los explotadores provean suficientes instructores de tierra y de vuelo e IDEs para llevar a cabo la instrucción en tierra y de vuelo y las verificaciones de vuelo requeridas según el LAR 121.

2.2 El Párrafo 121.1520 (f) especifica que cada instructor o IDE responsable por un currículo de instrucción o segmento del currículo (incluyendo segmentos de instrucción en tierra y de vuelo y verificaciones de vuelo o de la competencia) debe certificar el conocimiento y la competencia de las personas que reciben la instrucción o las verificaciones.

2.3 El Párrafo 121.1525 (a) establece que cada IDE e instructor de tierra o vuelo debe estar trabajando para, y estar bajo el control operacional directo del explotador, de otro explotador que opere según el LAR 121, o de un centro de entrenamiento de aeronáutica civil certificado de acuerdo con el LAR 142.

2.4 Las Secciones 121.1555 y 121.1575 especifican los requisitos de instrucción y calificación de los IDEs pilotos y los IDEs mecánicos de a bordo (FE). El Apéndice H del LAR 121 especifica requisitos de instrucción y calificación adicionales para los IDEs si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con dicho apéndice.

2.5 Las Secciones 121.1565 y 121.1585 especifican los requisitos de instrucción y calificación de los instructores de vuelo. El Apéndice H del LAR 121 especifica requisitos de instrucción y calificación adicionales para los instructores de vuelo si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con dicho apéndice.

2.6 El Párrafo 121.1620 (b) requiere que los tripulantes de cabina reciban una verificación de la competencia realizada por un IDE tripulante de cabina.

2.7 El Párrafo 121.1625 (b) requiere que los despachadores de vuelo reciban una verificación de la competencia conducida por un IDE despachador de vuelo o un inspector de la AAC.

2.8 El Párrafo 121.1725 (e) requiere que los tripulantes de cabina reciban experiencia operacional (OE) bajo la supervisión de un instructor tripulante de cabina o un IDE tripulante de cabina.

### 3. Definiciones

3.1 IDE piloto. – Un IDE piloto es un piloto aprobado por la AAC quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para evaluar y certificar el conocimiento y habilidades de otros pilotos.

3.2 IDE FE. – Un IDE FE es un FE aprobado por la AAC quién posee los conocimientos, instrucción, experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para evaluar y certificar el conocimiento y habilidades de otros FEs.

3.3 IDE tripulante de cabina. – Un IDE tripulante de cabina es un tripulante de cabina aprobado por la AAC quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para evaluar y certificar el conocimiento y habilidades de otros tripulantes de cabina.

3.4 IDE despachador de vuelo. – Un IDE despachador de vuelo es un despachador de vuelo aprobado por la AAC quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para evaluar y certificar el conocimiento y habilidades de otros despachadores de vuelo.

3.5 Instructor de vuelo. – Un instructor de vuelo es un miembro de la tripulación de vuelo designado por el explotador, quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para instruir a otros miembros de la tripulación de vuelo en un segmento de instrucción de vuelo del programa de instrucción de ese explotador.

*Nota.* – El instructor de vuelo no requiere poseer una habilitación de instructor de vuelo cuando brinda instrucción según los programas de instrucción del LAR 121.

3.6 Instructor de tierra. – Un instructor de tierra es una personal seleccionada y calificada por el explotador, quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para instruir a los miembros de la tripulación o despachadores de vuelo en segmentos diferentes del de instrucción de vuelo.

*Nota.* – El instructor de tierra no requiere poseer una habilitación de instructor de vuelo o de instructor de tierra cuando brinda instrucción según los programas de instrucción del LAR 121.

#### 4. Características y rol del IDE piloto e IDE FE

El rol del IDE piloto y del IDE FE es garantizar que el miembro de la tripulación de vuelo haya cumplido con los estándares de competencia antes de que el IDE piloto o el IDE FE lo liberen de la instrucción y garantizar que el miembro de la tripulación de vuelo mantenga esos estándares mientras permanece en el servicio de línea. La instrucción y el uso efectivos de IDEs pilotos e IDEs FEs por parte de un explotador garantizan que los miembros de la tripulación de vuelo estén estandarizados en su desempeño laboral. Un IDE piloto o un IDE FE debe tener conocimiento de los requisitos aplicables de los LAR 61, 63, 91, 119, 121 y 175, otras políticas aplicables de la AAC, prácticas de operación seguras y las políticas y procedimientos del explotador. Un IDE piloto o un IDE FE debe haber logrado y mantenido un historial favorable como miembro de la tripulación de vuelo. Una vez aprobado, la conducta y la reputación profesional del IDE piloto o IDE FE siempre deben reflejarse positivamente en el empleador y la AAC.

#### 5. Clasificación de los IDEs pilotos e IDEs FEs

Existen seis clasificaciones, cinco referidas a pilotos y una referida a FE. Las seis clasificaciones son:

- a) IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave;
- b) IDE piloto de verificación de la competencia – FFS o FTD;
- c) IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos (izquierdo, derecho y del observador);
- d) IDE piloto de verificación en línea – Asiento del observador solamente;
- e) IDE piloto – Todas las verificaciones; e
- f) IDE FE.

#### 6. IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave (incluye FFS y FTD)

6.1 Elegibilidad. – Para la aprobación inicial y continua como IDE piloto de verificación de la competencia (aeronave), la persona debe satisfacer los siguientes requisitos de elegibilidad:

- a) ser titular de una licencia y de las habilitaciones requeridas para una aeronave específica que le permitan actuar como PIC en operaciones según el LAR 121;
- b) ser titular de un certificado médico de Clase 3 a menos que sea requerida para prestar servicios como miembro requerido de la tripulación, en cuyo caso debe ser titular de un certificado médico de Clase 1;
- c) tener menos de 65 años de edad, si sirve como piloto en operaciones según el LAR 121;
- d) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, haber servido durante al menos un año como IDE piloto en un programa aprobado del explotador o como PIC o SIC en un avión del mismo grupo en el que el IDE piloto realizará las verificaciones;
- e) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, dentro del período de 12 meses anterior, volar al menos dos segmentos de vuelo como miembro de la tripulación de vuelo requerido para el tipo de avión o completar un programa de observación en línea aprobado. Ver el Párrafo 20 de esta sección para obtener orientación sobre los programas de observación de línea;
- f) haber completado satisfactoriamente la instrucción del explotador para IDE piloto requerida por las Secciones 121.1555 y 121.1575 y el Apéndice H del LAR 121, como sea aplicable. Ver la Sección 3 de este capítulo para guía sobre la instrucción del IDE piloto según el LAR 121;

- g) cumplir con los requisitos de instrucción y vigencia para servir como PIC para ese explotador, incluyendo instrucción en tierra y de vuelo, verificaciones de la competencia y la experiencia reciente en los 90 días;
- h) dentro de los 24 meses calendario anteriores, haber demostrado satisfactoriamente su habilidad para conducir una verificación de la competencia o supervisar la OE, como sea aplicable, bajo la observación de un inspector de la AAC o de un examinador designado. La observación puede cumplirse en una aeronave en vuelo, en un FFS o FTD, o en una combinación, como sea apropiado; y
- i) ser específicamente aprobado por la AAC.

6.2 Actividades autorizadas. – La aprobación como IDE piloto de verificación de la competencia (aeronave), autoriza a un IDE piloto a llevar a cabo las siguientes actividades en la aeronave o en un FFS o FTD (sujeto a las autorizaciones y limitaciones descritas en su carta de aprobación):

- a) verificaciones de la competencia de pilotos, conducidas como un segmento de calificación del programa de instrucción aprobado del explotador, desde cualquier asiento de piloto o asiento del observador;
- b) instrucción de vuelo bajo el programa de instrucción aprobado del explotador, desde cualquier asiento de piloto o asiento del observador;
- c) supervisión para el restablecimiento de la experiencia reciente;
- d) verificaciones especiales conducidas como un segmento de calificación del programa de instrucción aprobado del explotador, siempre y cuando el IDE piloto esté calificado en la actividad específica para la cual se está llevando a cabo la verificación especial (tales como operaciones de Cat II y Cat III); y
- e) certificación de la competencia y conocimiento satisfactorios de miembros de la tripulación de vuelo después de haber completado un segmento de instrucción de vuelo, un módulo de instrucción de vuelo o una verificación de la competencia.

## 7. IDE piloto de verificación de la competencia – FFS o FTD

7.1 Elegibilidad. – Para la aprobación inicial y continua como IDE piloto de verificación de la competencia (FFS o FTD), la persona debe satisfacer los siguientes requisitos de elegibilidad:

- a) ser titular de una licencia y de las habilitaciones requeridas para una aeronave específica que le permitan actuar como PIC en operaciones según el LAR 121;
- b) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, haber servido durante al menos un año como IDE piloto en un programa aprobado del explotador o como PIC o SIC en un avión del mismo grupo en el que el IDE piloto realizará las verificaciones;
- c) haber completado satisfactoriamente la instrucción del explotador para IDE piloto requerida por las Secciones 121.1555 y 121.1575 y el Apéndice H del LAR 121, como sea aplicable. Ver la Sección 3 de este capítulo para guía sobre la instrucción del IDE piloto según el LAR 121;
- d) cumplir con los requisitos de instrucción para servir como PIC para ese explotador, incluyendo instrucción en tierra y de vuelo y verificaciones de la competencia;
- e) dentro del período de 12 meses anterior, volar al menos dos segmentos de vuelo como miembro de la tripulación de vuelo requerido para el tipo de avión o completar un programa de observación en línea aprobado. Ver el Párrafo 20 de esta sección para obtener orientación sobre los programas de observación de línea;

- f) dentro de los 24 meses calendario anteriores, haber demostrado satisfactoriamente su habilidad para conducir una verificación de la competencia o supervisar la OE, como sea aplicable, bajo la observación de un inspector de la AAC o de un examinador designado. La observación puede cumplirse en un avión en vuelo, en un FFS o FTD, o en una combinación, como sea apropiado; y
- g) ser específicamente aprobado por la AAC.

7.2 Actividades autorizadas. – La aprobación como IDE piloto de verificación de la competencia (FFS o FTD), autoriza a un IDE piloto a llevar a cabo las siguientes actividades en un FFS o FTD solamente (sujeto a las autorizaciones y limitaciones descritas en su carta de aprobación):

- a) verificaciones de la competencia de pilotos, conducidas como un segmento de calificación del programa de instrucción aprobado del explotador;
- b) instrucción de vuelo bajo programa de instrucción aprobado del explotador;
- c) supervisión para el restablecimiento de la experiencia reciente;
- d) verificaciones especiales conducidas como un segmento de calificación del programa de instrucción aprobado del explotador, siempre y cuando el IDE piloto esté calificado en la actividad específica para la cual se está llevando a cabo la verificación especial (tales como operaciones de Cat II y Cat III); y
- e) certificación de la competencia y conocimiento satisfactorios de miembros de la tripulación de vuelo después de haber completado un segmento de instrucción de vuelo, un módulo de instrucción de vuelo o una verificación de la competencia.

#### **8. IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos (izquierdo, derecho y del observador) LAR 121**

8.1 Elegibilidad. – Para la aprobación inicial y continua como IDE piloto de verificación en línea (todos los asientos), la persona debe satisfacer los siguientes requisitos de elegibilidad:

- a) ser titular de una licencia y de las habilitaciones requeridas para una aeronave específica que le permitan actuar como PIC en operaciones según el LAR 121;
- b) ser titular de un certificado médico de Clase 3 a menos que sea requerida para prestar servicios como miembro requerido de la tripulación, en cuyo caso debe ser titular de un certificado médico de Clase 1;
- c) tener menos de 65 años de edad, si sirve como piloto en operaciones según el LAR 121;
- d) haber completado satisfactoriamente la instrucción del explotador para IDE piloto requerida por las Secciones 121.1555 y 121.1575, como sea aplicable. Ver la Sección 3 de este capítulo para guía sobre la instrucción del IDE piloto según el LAR 121;
- e) cumplir con los requisitos de instrucción y vigencia para servir como PIC para ese explotador, incluyendo instrucción en tierra y de vuelo, entrenamiento periódico, verificaciones de la competencia y la experiencia reciente en los 90 días;
- f) dentro de los 24 meses calendario anteriores, haber demostrado satisfactoriamente su habilidad para conducir una verificación de la competencia o supervisar la OE, como sea aplicable, bajo la observación de un inspector de la AAC o de un examinador designado. La observación puede cumplirse en un avión en vuelo, en un FFS o FTD, o en una combinación, como sea apropiado; y
- g) ser específicamente aprobado por la AAC.

8.2 Actividades autorizadas. – La aprobación como IDE piloto de verificación en línea (todos los asientos), autoriza a un IDE piloto a llevar a cabo las siguientes actividades en una aeronave (sujeto a las autorizaciones y limitaciones descritas en su carta de aprobación):

- a) verificaciones en línea de pilotos, desde cualquier asiento de piloto o desde el asiento del observador;
- b) instrucción y verificación en operaciones especiales como un módulo del programa de instrucción aprobado del explotador, siempre y cuando el IDE piloto esté calificado en la operación específica para la cual se está llevando a cabo la instrucción o verificación (tales como aeródromos especiales o rutas internacionales);
- c) supervisión de la OE, desde cualquier asiento del piloto; y
- d) de acuerdo con el Párrafo 121.1725 (b) (3) certificación de la competencia satisfactoria y conocimientos del piloto luego de la demostración de la inspección de pre-vuelo interior y exterior de la aeronave durante la OE.

*Nota.* – El IDE piloto puede conducir la supervisión de la OE de un piloto desde el asiento del observador, de acuerdo con el Párrafo 121.1725 (c) (1) (iv), para un PIC en transición, si el PIC en transición ha realizado, por lo menos, dos despegues y aterrizajes en el tipo de avión utilizado y ha demostrado satisfactoriamente al IDE piloto que está calificado para ejecutar los deberes de PIC en ese tipo de avión.

## 9. IDE piloto de verificación en línea – Asiento del observador solamente LAR 121

9.1 Elegibilidad. – Para la aprobación inicial y continua como IDE piloto de verificación en línea (asiento del observador solamente), la persona debe satisfacer los siguientes requisitos de elegibilidad:

- a) ser titular de una licencia y de las habilitaciones requeridas para una aeronave específica que le permitan actuar como PIC en operaciones según el LAR 121;
- b) ser titular, al menos, de un certificado médico de Clase 3;
- c) haber completado satisfactoriamente la instrucción del explotador para IDE piloto requerida por las Secciones 121.1555 y 121.1575, como sea aplicable. Ver la Sección 3 de este capítulo para guía sobre la instrucción del IDE piloto según el LAR 121;
- d) cumplir con los requisitos de instrucción y vigencia para servir como PIC para ese explotador, incluyendo instrucción en tierra y de vuelo, entrenamiento periódico y verificaciones de la competencia;
- e) dentro de los 24 meses calendario anteriores, haber demostrado satisfactoriamente su habilidad para conducir una verificación de la competencia o supervisar la OE, como sea aplicable, bajo la observación de un inspector de la AAC o de un examinador designado. La observación puede cumplirse en un avión en vuelo, en un FFS o FTD, o en una combinación, como sea apropiado; y
- f) ser específicamente aprobado por la AAC

*Nota.* – El explotador debe tener publicado en su OM, procedimientos a seguir en el caso de que un IDE piloto de verificación en línea (asiento del observador solamente) determine que el desempeño de un piloto no alcanza los estándares que le permitirían a dicho individuo, continuar operando la aeronave. El IDE piloto no debe permitir que miembro de la tripulación de vuelo continúe el vuelo o viaje. Si el IDE piloto de verificación en línea (asiento del observador solamente) no cumple con los requisitos para sustituir al tripulante, se seguirán procedimientos alternativos específicos para estos casos.

9.2 Actividades autorizadas. – La aprobación como IDE piloto de verificación en línea (asiento del observador solamente), autoriza a un IDE piloto a llevar a cabo las siguientes actividades en una aeronave (sujeto a las autorizaciones y limitaciones descritas en su carta de aprobación):

- a) verificaciones en línea de pilotos, desde el asiento del observador;
- b) instrucción y verificación en operaciones especiales como un módulo del programa de instrucción aprobado del explotador desde el asiento del observador, siempre y cuando el IDE piloto esté calificado en la operación específica para la cual se está llevando a cabo la instrucción o verificación (tales como aeródromos especiales o rutas internacionales); y
- c) supervisión de la OE de un FE, desde el asiento del observador.

## 10. IDE piloto – Todas las verificaciones

10.1 Elegibilidad. – Para la aprobación inicial y continua como IDE piloto (todas las verificaciones), la persona debe satisfacer los requisitos de elegibilidad de IDE piloto de verificación de la competencia (aeronave) e IDE piloto de verificación en línea (todos los asientos), de acuerdo con los Párrafos 6 y 8 de esta sección.

10.2 Actividades autorizadas. – La aprobación como IDE piloto (todas las verificaciones), autoriza a un IDE piloto a llevar a cabo las actividades de IDE piloto de verificación de la competencia (aeronave) e IDE piloto de verificación en línea (todos los asientos), de acuerdo con los Párrafos 6 y 8 de esta sección.

## 11. IDE FE

11.1 El POI puede aprobar al IDE FE a conducir actividades en una aeronave o en un FFS o FTD.

11.2 Elegibilidad. – Para la aprobación inicial y continua como IDE FE, la persona debe satisfacer los siguientes requisitos de elegibilidad:

- a) ser titular de una licencia y de las habilitaciones requeridas para una aeronave específica que le permitan actuar como FE en operaciones según el LAR 121;
- b) ser titular de un certificado médico de Clase 3 a menos que sea requerida para prestar servicios como miembro requerido de la tripulación, en cuyo caso debe ser titular de un certificado médico de Clase 2;
- c) haber completado satisfactoriamente la instrucción del explotador para IDE FE requerida por las Secciones 121.1555 y 121.1575, como sea aplicable. Ver la Sección 3 de este capítulo para guía sobre la instrucción del IDE FE según el LAR 121;
- d) cumplir con los requisitos de instrucción para servir como FE para ese explotador, incluyendo instrucción en tierra y de vuelo y verificaciones de la competencia;
- e) para los IDEs FEs (solamente autorizados a conducir actividades de verificación en un FFS o FTD) dentro del período de 12 meses anterior, volar al menos dos segmentos de vuelo como miembro de la tripulación de vuelo requerido para el tipo de avión o completar un programa de observación en línea aprobado. Ver el Párrafo 20 de esta sección para obtener orientación sobre los programas de observación de línea;
- f) dentro de los 24 meses calendario anteriores, haber demostrado satisfactoriamente su habilidad para conducir una verificación de la competencia o supervisar la OE, como sea aplicable, bajo la observación de un inspector de la AAC o de un examinador designado. La observación puede cumplirse en un avión en vuelo, en un FFS o FTD, o en una combinación, como sea apropiado; y
- g) ser específicamente aprobado por la AAC.

11.3 Actividades autorizadas. – La aprobación como IDE FE, autoriza a un IDE FE a llevar a cabo las siguientes actividades (sujeto a las autorizaciones y limitaciones descritas en su carta de aprobación):

- a) verificaciones de la competencia de FEs realizadas como un segmento de calificación en el programa de instrucción y calificación del explotador;
- b) instrucción de vuelo de FEs en el programa de instrucción y calificación del explotador;
- c) supervisión del OE de FEs;
- d) verificaciones de la competencia de FEs para restablecer la calificación de acuerdo con la Sección 121.1775;
- e) verificaciones especiales realizadas como un segmento de calificación del programa de instrucción y calificación del explotador, siempre que el IDE FE esté calificado en la actividad específica para la que está realizando la verificación especial (tales como operaciones Cat II y Cat III); y
- f) certificación de la competencia y el conocimiento satisfactorios de los miembros de la tripulación de vuelo después de completar un segmento de instrucción de vuelo, un módulo de instrucción de vuelo o una verificación de la competencia.

## 12. Características y rol del instructor

Un instructor es una persona empleada por un explotador con el propósito de instruir o entrenar a los miembros de la tripulación y despachadores de vuelo bajo el programa de instrucción aprobado de un explotador. Los instructores deben tener conocimiento sobre los requisitos aplicables de los LAR 61, 63, 65, 91, 119, 121 y 175, otras políticas aplicables de la AAC y las prácticas de operación seguras y los procedimientos y políticas del explotador. Un instructor debe poseer habilidades para una comunicación efectiva y una conducta que siempre refleje profesionalismo y una actitud positiva con respecto a la seguridad operacional.

## 13. Instructor de vuelo – Aeronave

13.1 Un instructor de vuelo (aeronave) puede ser un instructor piloto, un instructor FE o ambos y puede brindar instrucción de vuelo en una aeronave, en un FFS o en un FTD.

13.2 Elegibilidad. – Para la autorización inicial y continua como instructor de vuelo (aeronave), la persona debe satisfacer los siguientes requisitos de elegibilidad:

- a) ser titular de las licencias y habilitaciones requeridas para servir como PIC, FE o navegante, en operaciones según el LAR 121, como sea aplicable;
- b) ser titular de un certificado médico de Clase 3 a menos que sea requerida para prestar servicios como piloto, en cuyo caso debe ser titular de un certificado médico de Clase 1, o que sea requerida para prestar servicios como FE o navegante, en cuyo caso debe ser titular de un certificado médico de Clase 2;
- c) tener menos de 65 años de edad, si sirve como piloto en operaciones según el LAR 121;
- d) para los instructores pilotos según el LAR 121, si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, haber servido durante al menos un año como instructor piloto en un programa de instrucción aprobado del explotador o como PIC o SIC en un avión del mismo grupo en el que el instructor piloto llevará a cabo la instrucción;

- e) para los instructores pilotos según el LAR 121, si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, dentro del período de 12 meses anterior, volar al menos dos segmentos de vuelo como miembro de la tripulación de vuelo requerida para el tipo de avión o completar un programa de observación de línea aprobado. Ver el Párrafo 20 de esta sección para obtener orientación.
- f) para instructores pilotos, haber completado los requisitos de instrucción y experiencia reciente para desempeñarse como PIC para el explotador, incluyendo la instrucción en tierra y de vuelo, entrenamiento periódico, verificaciones de la competencia y 90 días de experiencia reciente;
- g) para instructores FE, haber completado los requisitos de instrucción para desempeñarse como FE para el explotador, incluyendo instrucción en tierra y de vuelo y verificaciones de la competencia;
- h) haber completado en forma satisfactoria los requisitos de instrucción aplicables de las Secciones 121.1565 y 121.1585 y el Apéndice H del LAR 121, como sea aplicable. Ver la Sección 3 de este capítulo para más información; y
- i) dentro de los 24 meses calendario anteriores, haber impartido instrucción de manera satisfactoria, bajo la observación de un inspector de la ACC, de un examinador designado o de un inspector del explotador. La observación puede cumplirse en un avión, un FFS o FTD, o en una combinación, como sea apropiado. La evaluación inicial debe incluir una evaluación en una aeronave.

13.3 Actividades autorizadas. – La aprobación como instructor de vuelo (aeronave), autoriza a un instructor de vuelo a llevar a cabo las siguientes actividades en la aeronave, en un FFS o en un FTD:

- a) instrucción de vuelo en el programa de instrucción aprobado del explotador, ya sea desde el asiento del piloto o el asiento del observador; y
- b) certificación de la competencia y los conocimientos satisfactorios de los miembros de la tripulación de vuelo tras la finalización de un segmento de instrucción de vuelo o un módulo de instrucción de vuelo.

#### 14. Instructor de vuelo – FFS o FTD

14.1 Un instructor de vuelo (FFS o FTD) puede brindar instrucción en un FFS o en un FTD y puede ser un instructor piloto, un instructor FE o ambos.

14.2 Elegibilidad. – Para la autorización inicial y continua como instructor de vuelo (FFS o FTD), la persona debe satisfacer los siguientes requisitos de elegibilidad:

- a) ser titular de las licencias y las habilitaciones, excepto los certificados médicos, requeridas para prestar servicios como PIC, FE o navegante, como sea aplicable, en la aeronave específica en operaciones según el LAR 121;
- b) para los instructores pilotos según el LAR 121, si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, haber servido durante al menos un año como instructor piloto en un programa de instrucción aprobado del explotador o como PIC o SIC en un avión del mismo grupo en el que el instructor piloto llevará a cabo la instrucción;
- c) haber completado en forma satisfactoria los requisitos de instrucción aplicables de las Secciones 121.1565 y 121.1585 y el Apéndice H del LAR 121, como sea aplicable. Ver la Sección 3 de este capítulo para más información;
- d) para instructores pilotos, haber completado los requisitos de instrucción para desempeñarse como PIC para el explotador, incluyendo la instrucción en tierra y de vuelo y verificaciones de la competencia;
- e) para instructores FE, haber completado los requisitos de instrucción para desempeñarse como FE para el explotador, incluyendo instrucción en tierra y de vuelo y verificaciones de la competencia;

- f) para los instructores según el LAR 121, dentro del período de 12 meses anterior, volar al menos dos segmentos de vuelo como miembro de la tripulación de vuelo requerida para el tipo de avión o completar un programa de observación de línea aprobado. Ver el párrafo 3-1405 para obtener orientación; y
- g) dentro de los 24 meses calendario anteriores, haber impartido instrucción de manera satisfactoria, bajo la observación de un inspector de la ACC, de un examinador designado o de un inspector del explotador. La observación puede cumplirse en un FFS o un FTD.

14.3 Actividades autorizadas. – La aprobación como instructor de vuelo (FFS o FTD), autoriza a un instructor de vuelo a llevar a cabo las siguientes actividades en un FFS o en un FTD solamente:

- a) instrucción de vuelo en el programa de instrucción aprobado del explotador; y
- b) certificación de la competencia y los conocimientos satisfactorios de los miembros de la tripulación de vuelo tras la finalización de un segmento de instrucción de vuelo o un módulo de instrucción de vuelo.

### 15. Instructor de tierra

15.1 Instrucción y calificación. – Una persona debe cumplir con los requisitos de instrucción y calificación del explotador para realizar instrucción en tierra. Los POIs deben recomendar que los instructores de tierra que realizarán instrucción de liderazgo y mando o instrucción de tutoría de PIC según el LAR 121, reciban capacitación sobre cómo dirigir de manera efectiva una discusión facilitada utilizando el método de impartición del explotador.

15.2 Actividades autorizadas. – Un instructor de tierra, cuando está autorizado por el explotador, puede llevar a cabo la siguiente actividad de instrucción en tierra:

- a) instrucción en tierra en el programa de instrucción aprobado del explotador; y
- b) certificación de la competencia y los conocimientos satisfactorios de los miembros de la tripulación y los despachadores de vuelo tras la finalización de un segmento o módulo de instrucción en tierra.

15.3 Registros de instrucción y calificación. – El explotador debe mantener la documentación de la instrucción y la calificación de cada instructor de tierra y debe poner esa documentación a disposición de la AAC para su inspección cuando se lo solicite

### 16. Vigilancia de los instructores de tierra

16.1 Al realizar la vigilancia de los instructores de tierra, los inspectores deben verificar que la calidad de la instrucción proporcionada por los instructores en los segmentos de instrucción en tierra y de vuelo, sea efectiva.

16.2 Los instructores deben crear un entorno efectivo para la instrucción. El instructor debe ser flexible y estar atento a las necesidades individuales de los miembros de la tripulación.

16.3 Instructores de tierra. – Los instructores de tierra deben cumplir con los siguientes estándares, según corresponda a la instrucción que se esté llevando a cabo:

- a) conocer las políticas y procedimientos de instrucción del explotador, saber cómo completar los formularios requeridos y exhibir métodos y técnicas de instrucción satisfactorios;
- b) tener conocimientos en el área específica de instrucción y poder presentar el material de una manera lógica, clara y organizada;
- c) ser consciente del equipo de instrucción mínimo requerido para cada elemento y cumplir con las limitaciones impuestas a los elementos por los componentes inoperativos; y
- d) seguir los planes de lecciones, guías u otras ayudas de instrucción aplicables para garantizar que el material se presente correctamente según lo diseñado.

16.4 Instructores de vuelo. – Los instructores de vuelo deben cumplir con los siguientes estándares, según corresponda a la instrucción que se esté llevando a cabo:

- a) conocer las políticas y procedimientos de instrucción del explotador, saber cómo completar los formularios requeridos y exhibir métodos y técnicas de instrucción satisfactorios;
- b) tener conocimientos en el área específica de instrucción y poder presentar el material de una manera lógica, clara y organizada;
- c) ser competente en la operación del FFS o FTD, tener conocimiento de los eventos que se pueden lograr en ese nivel de FFS o FTD y cumplir con las limitaciones impuestas por componentes faltantes, defectuosos o inoperativos;
- d) Seguir los planes de lecciones y guías aplicables para garantizar que el material se presente correctamente según lo diseñado;
- e) brindar una sesión informativa previa al vuelo completa sobre todas las maniobras y procedimientos que se realizarán; y
- f) brindar una sesión informativa posterior al vuelo completa para revisar el desempeño de cada miembro de la tripulación de vuelo durante una sesión de instrucción.

### **17. Características y rol de IDE tripulante de cabina e IDE despachador de vuelo**

El papel del IDE es garantizar que el tripulante de cabina o el despachador de vuelo cumpla con los estándares de competencia al demostrar conocimiento y capacidad en las materias de instrucción requeridas por el LAR 121. El IDE debe tener conocimientos sobre los requisitos aplicables de los LAR 65, 91, 119, 121 y 175, otras políticas aplicables de la AAC, prácticas de operación seguras y las políticas y procedimientos del explotador.

### **18. IDE tripulante de cabina**

18.1 Instrucción y calificación. – Un explotador que realice operaciones de transporte de pasajeros según el LAR 121 debe establecer y mantener un programa para instruir y calificar a los IDEs tripulantes de cabina. Una persona debe completar con éxito el currículo apropiado, incluida la verificación de competencia requerida, para calificar como IDE tripulante de cabina. Para mantener la calificación, los IDEs tripulantes de cabina deben completar con éxito el entrenamiento periódico, incluidas las verificaciones de competencia.

18.2 Actividades autorizadas. – Un IDE tripulante de cabina, cuando esté calificado y autorizado por el explotador, puede realizar lo siguiente:

- a) verificaciones de la competencia de tripulantes de cabina iniciales y periódicas;
- b) supervisión de la OE de tripulantes de cabina; y
- c) certificación de la competencia y el conocimiento satisfactorios de los tripulantes de cabina después de completar la verificación de la competencia.

18.3 Registros de instrucción y calificación. – El explotador debe mantener la documentación de la instrucción y la calificación de cada IDE tripulante de cabina y debe poner esa documentación a disposición de la AAC para su inspección cuando se lo solicite.

## 19. IDE despachador de vuelo

19.1 Instrucción y calificación. – Un explotador que realice operaciones domésticas y/o internacionales según el LAR 121 debe establecer y mantener un programa para instruir y calificar a los IDEs despachadores de vuelo. Una persona debe estar “vigente y calificada” como despachador de vuelo para que el explotador lo califique como IDE despachador de vuelo. Para los fines de este capítulo, “vigente y calificada” con respecto a un IDE despachador de vuelo significa que una persona ha completado con éxito todos los requisitos de instrucción y calificación de las Secciones 121.1595, 121.1625 y 121.1645 (incluidas las verificaciones de la competencia) y cualquier requisito de instrucción en el puesto de trabajo (OJT) del explotador.

*Nota.* – Para mantener la calificación como IDE despachador de vuelo, una persona debe permanecer vigente y calificada como despachador de vuelo completando con éxito el entrenamiento periódico, incluidas las verificaciones de competencia.

19.2 Actividades autorizadas. – Un IDE despachador de vuelo, cuando esté calificado y autorizado por el explotador, puede realizar lo siguiente:

- a) verificaciones de la competencia de despachadores de vuelo iniciales y periódicas; y
- b) certificación de la competencia y los conocimientos satisfactorios de los despachadores de vuelo después de completar la verificación de la competencia.

19.3 Cantidad de personal. – Para garantizar la calificación continua de cada IDE despachador de vuelo, los explotadores deben emplear al menos dos IDEs despachadores de vuelo. En casos excepcionales, como la certificación inicial de un explotador o cambios repentinos de personal temporal que conduzcan al empleo de un solo IDE despachador de vuelo, un OI/FD puede administrar una verificación de la competencia inicial o periódica.

19.4 Registros de instrucción y calificación. – El explotador debe mantener la documentación de la instrucción y la calificación de cada IDE despachador de vuelo y debe poner esa documentación a disposición de la AAC para su inspección cuando se lo solicite.

## 20. Programa de observación en línea

20.1 El método preferido para cumplir con los requisitos de los Párrafos 121.1555 (f) y 121.1565 (f) es que los instructores de vuelo, los IDEs pilotos y los IDEs FEs vuelen un mínimo de dos segmentos de vuelo durante las operaciones reales en línea en la aeronave. En lugar de realizar vuelos reales en línea, los instructores de vuelo, los IDEs pilotos y los IDEs FEs pueden completar un programa de observación en línea aprobado. Hay dos tipos de programas de observación en línea que un POI puede aprobar: un programa de observación en línea desde el asiento del observador o un programa de simulación operacional de línea (LOS).

20.2 Programa de observación de línea desde el asiento del observador. – Un explotador puede cumplir con los Párrafos 121.1555 (f) (2) y 121.1565 (f) (2) al exigir a los instructores de vuelo, IDEs pilotos e IDEs FEs que completen la observación en línea desde el asiento del observador. Antes de aprobar este tipo de programa de observación en línea, los POIs deben asegurarse de que el programa propuesto por el explotador requiera que cada instructor de vuelo, IDE piloto e IDE FE complete un mínimo de dos segmentos de vuelo en el asiento del observador dentro de cada período de 12 meses.

20.3 Programa LOS. – Un explotador puede cumplir con los Párrafos 121.1555 (f) (2) y 121.1565 (f) (2) al llevar a cabo un programa LOS. Antes de aprobar un programa LOS, los POIs deben asegurarse de que el programa propuesto por el explotador cumpla con los siguientes requisitos:

- a) Instrucción en tierra. – La instrucción en tierra debe incluir los siguientes temas:
  - i) Autorizaciones. – Deberes de un IDE piloto, IDE FE o instructor de vuelo con respecto al uso de autorizaciones del ATC en un entorno de instrucción:
    - formato de autorizaciones para simular con precisión el ATC,
    - capacidad para proporcionar la puntualidad de las respuestas típicas de los controladores,

- uso preciso de las autorizaciones para crear un escenario más realista en el entorno de instrucción,
  - proporcionar autorizaciones realistas de manera precisa para mejorar la credibilidad y el profesionalismo del instructor, y
  - usar autorizaciones de manera precisa para simular el espaciado correcto del ATC y el conocimiento del controlador sobre los parámetros de performance del sistema de la aeronave,
- ii) Terminología
- variaciones comunes de la terminología del ATC,
  - consideraciones internacionales sobre lenguaje y terminología (si corresponde), y
  - uso realista en el entorno de instrucción,
- iii) Vectorización. – Uso apropiado y beneficios/dificultades de la instrucción:
- prácticas de vectorización comúnmente mal utilizadas,
  - beneficios de la instrucción e importancia de la vectorización correcta para preservar el realismo, y
  - instrucción negativa e impacto asociado de vectores/prácticas inexactas o poco realistas.
- iv) Diferencias de la OACI. – Aplicable para aquellos explotadores que brindan instrucción para operaciones internacionales:
- variaciones entre la terminología de la AAC y la OACI,
  - instrucción y práctica en aeródromos extranjeros, y
  - altitudes de transición,
- v) Señalización. – Señalización de pistas/calles de rodaje, sistema de guía y control de movimiento en superficie (SMGCS), etc.:
- cambios recientes en señalización y marcas,
  - variaciones en aeródromos grandes/aeródromos pequeños,
  - marcas en pistas,
  - marcas en calles de rodaje,
  - sistemas de iluminación de aproximación y de tierra, y
  - SMGCS: quién debe cumplir, en qué condiciones meteorológicas se aplica y cómo cumplir con las autorizaciones y los procedimientos;
- b) Instrucción de vuelo. – La instrucción debe realizarse en un FFS o FTD y se diseñará como un evento LOS destinado a proporcionar una réplica de las operaciones del explotador. Debe estar diseñado para simular de manera realista (dentro de las limitaciones de la tecnología del FFS o FTD) una vista del entorno ATC que las tripulaciones de vuelo pueden encontrar al operar en el espacio aéreo. La instrucción de vuelo debe incluir los siguientes eventos, según corresponda, que estén diseñados para reflejar el entorno operativo del explotador:
- i) operaciones normales,
  - ii) operaciones normales, no normales y de emergencia del ATC,
  - iii) rodaje y despegue con baja visibilidad (uso de marcas de calle de rodaje mejoradas e interacciones del ATC),
  - iv) solicitud de aproximación corta,

- v) solicitud de aterrizaje con viento de cola <10 kt,
  - vi) restricciones de velocidad y solicitudes de aceleración (p. ej., 180 kt hasta el marcador),
  - vii) aceleración hasta una altitud (puede ser hacia arriba o hacia abajo),
  - viii) autorización inesperada para un nuevo punto de referencia (ejercicio del sistema de gestión de vuelo (FMS)),
  - ix) aproximación visual,
  - x) aproximaciones especiales (RNP sujetas a requisitos especiales, con guía vertical con performance de localizador (LPV), monitor de pista de precisión (PRM), etc.),
  - xi) alerta de tráfico,
  - xii) alerta de sistema de alerta de tránsito y anticollisión (TCAS),
  - xiii) aproximación de campo no controlada,
  - xiv) operación especial en aeródromo,
  - xv) autorizaciones de rutas especiales,
  - xvi) aproximaciones y salidas RNP,
  - xvii) fallas de equipo que afecten la confiabilidad de la navegación, y
  - xviii) otros eventos que el explotador considere apropiados; y
- c) Programa de instrucción para la LOS. – El explotador debe desarrollar suficientes escenarios LOS para garantizar que los instructores de vuelo, los IDEs pilotos y los IDEs FEs no repitan el mismo escenario dentro de los cuatro ciclos de instrucción según lo definido en su programa de instrucción y calificación aprobado. Si los segmentos de instrucción en tierra y de vuelo ocurren con más de 30 días de diferencia, entonces el explotador debe mantener un registro de seguimiento separado para cada segmento. Cada segmento tendrá su propio ciclo de vigencia de 12 meses.

## **Sección 2 – Aprobación y vigilancia de inspectores del explotador pilotos e inspectores del explotador mecánicos de a bordo – LAR 121**

### **1. Introducción**

1.1 Esta sección trata los procedimientos para la aprobación y vigilancia de los IDEs pilotos e IDEs FEs. Todos los IDEs pilotos e IDEs FEs deben estar aprobados por el POI del explotador. La aprobación se basa en el hecho de que el candidato tenga:

- a) las licencias y habilitaciones apropiadas;
- b) que esté calificado de acuerdo con el programa de instrucción aprobado del explotador, comprendiendo los programas de instrucción inicial, de transición o de promoción;
- c) haber completado el programa de instrucción aprobado del explotador de IDE piloto o IDE FE, para las funciones de IDE apropiadas; y
- d) haber demostrado la habilidad para conducir verificaciones y evaluar el desempeño de los miembros de la tripulación de vuelo a satisfacción del inspector de la AAC.

1.2 En la Figura 4-2 se encuentra la ayuda de trabajo que se utilizará para la aprobación de IDE piloto o IDE FE.

1.3 En la Tabla 4-1 se encuentra la lista de verificación que se utilizará para la aprobación de los IDEs.

1.4 El proceso de aprobación del IDE sigue el proceso de cinco fases descrito a continuación.

## 2. Desarrollo de las fases

2.1 Fase uno. – Familiarización del explotador con los requerimientos y la preparación de la carta de solicitud.

2.1.1 La Fase uno del proceso de aprobación del IDE piloto o IDE FE involucra una reunión entre el POI y el explotador.

*Nota.* – En este capítulo se utiliza el término POI de manera indistinta para referirse al POI a al JEC, según sea el caso.

2.1.2 El POI debe asegurarse de que el explotador entienda los requisitos de instrucción y entrenamiento del IDE piloto e IDE FE y que el candidato propuesto debe demostrar ante un inspector de la AAC, en forma satisfactoria, la habilidad para llevar a cabo las funciones correspondientes a un IDE, antes de la aprobación. El POI también debe asegurarse que el explotador tenga conocimiento de la documentación necesaria para iniciar el proceso de aprobación que se detalla a continuación:

- a) La carta de solicitud constituye la propuesta inicial del explotador. Se origina desde el explotador y no desde un centro de instrucción, candidato o de otra parte interesada. La misma incluye:
  - i) nombre completo del candidato,
  - ii) dirección comercial,
  - iii) número la licencia, habilitaciones correspondientes y certificado de aptitud psicofísica aplicable,
  - iv) posición de trabajo actual como miembro de la tripulación de vuelo,
  - v) clasificación solicitada de IDE piloto o IDE FE,
  - vi) tipo de aeronave,
  - vii) un breve resumen de los antecedentes y experiencia aeronáutica del candidato, y
  - viii) copias los registros de instrucción del candidato, incluyendo instrucción inicial, de transición o de promoción en el tipo de aeronave solicitada; registros del entrenamiento periódico más reciente aplicable; y registro de la instrucción como IDE piloto o IDE FE.

*Nota.* – El POI puede solicitar que esta información sea ampliada para adecuarla a las circunstancias.

2.2 Fase dos. – Entrega de la documentación.

2.2.1 La Fase dos comienza cuando el explotador envía al POI la documentación requerida para su evaluación. Este envío puede ser realizado por correo normal o electrónico, por fax o por cualquier otro medio mutuamente aceptado por el explotador y el POI. Inicialmente, el POI deberá revisar la información para determinar si el candidato cumple con los requerimientos básicos de calificación para el tipo de aprobación de IDE solicitado (ver la Sección 1 de este capítulo).

2.2.2 Si la documentación es inaceptable, el POI deberá devolverla con una declaración acerca de la razón por la que no ha sido aceptada.

2.2.3 Si la documentación es aceptable, el POI iniciará la Fase tres.

2.3 Fase tres. – Revisión de la documentación.

2.3.1 El POI verificará la licencia y habilitaciones correspondientes y antecedentes del candidato a IDE, cumpliendo con los procedimientos que la AAC haya estipulado. Luego el POI, deberá crear un registro para el individuo, según las normas establecidas por la AAC.

*Nota.* – La creación del registro, en este punto del proceso, permitirá la inclusión de documentación referida a acciones subsiguientes relacionadas con el individuo que no tiene registros rechazados. Si la AAC posee algún sistema informatizado de seguimiento de la actividad de cada IDE, se podrá utilizar el mismo para la verificación de los certificados y antecedentes del candidato a IDE.

2.3.2 Antes de que el POI, pueda evaluar a un tripulante para su aprobación como IDE piloto o IDE FE, debe haber completado toda la instrucción requerida. Los registros de instrucción del candidato deben demostrar, de manera satisfactoria, el cumplimiento de la instrucción inicial, de transición o de promoción y toda la instrucción requerida según el programa de instrucción aprobado del explotador para la clasificación especificada de IDE piloto o IDE FE. El programa de instrucción aprobado del explotador debe contener toda la instrucción requerida por las Secciones 121.1555 y 121.1575 y el Apéndice H del LAR 121, según corresponda a la aprobación que se intenta obtener. Cuando los registros del candidato muestran que el mismo ha completado previamente un segmento requerido del programa, dicho segmento no tiene que ser repetido.

2.3.3 Si luego de revisar la documentación, el POI determina que el candidato no alcanza a calificar como IDE piloto o IDE FE, deberá brindar al explotador una declaración acerca de la razón para la no aprobación.

2.4 Fase cuatro. – Evaluación del IDE piloto o IDE FE.

2.4.1 Con el objeto de evaluar efectivamente al candidato, los inspectores de la AAC que realizan esta tarea deben estar familiarizados con los procedimientos del explotador. Los inspectores de la AAC deben también estar familiarizados con cualquier requerimiento reglamentario especial que afecte al explotador, tales como condiciones especiales contenidas en las OpSpecs y exenciones.

2.4.2 Selección de tripulantes de vuelo para la evaluación del candidato. – El inspector de la AAC que está llevando a cabo una evaluación para la aprobación inicial de un IDE piloto o un IDE FE, deberá observar al candidato mientras éste lleva a cabo una verificación real. El propósito de la evaluación es asegurarse que el candidato ha adquirido las habilidades requeridas para el aleccionamiento previo, evaluación y aleccionamiento posterior de un miembro de la tripulación de vuelo. El miembro de la tripulación de vuelo que recibe la verificación debe ser un miembro de la tripulación de línea, que necesita ser evaluado debido a que su vigencia está próxima a caducarse. El miembro de la tripulación de vuelo no será un instructor, ni un IDE piloto o IDE FE, a menos que haya recibido la aprobación previa por parte del POI, según sea el caso. Dicha aprobación se reserva para circunstancias inusuales.

2.4.3 Habilidades de vuelo del candidato. – Excepto para la aprobación de primer grupo de candidatos, la evaluación no conlleva una evaluación de las habilidades de vuelo del candidato en un puesto de la tripulación de vuelo. El explotador no debe solicitar la aprobación de un individuo como IDE piloto o IDE FE, cuando existe alguna duda sobre las habilidades de vuelo del individuo en un puesto de la tripulación de vuelo. Si el POI tiene razones para cuestionar la competencia del candidato, la evaluación no será llevada a cabo hasta que su competencia sea verificada. Una manera aceptable de verificar la competencia del candidato es evaluar al candidato. El inspector de la AAC puede conducir una verificación de la competencia o una verificación en línea programada del candidato antes de conducir la evaluación oficial para IDE piloto o IDE FE.

2.4.4 Evaluación satisfactoria. – Si el inspector de la AAC determina que el candidato cumple con los criterios para la aprobación solicitada, informará al candidato que será entregada una recomendación de aprobación al POI. En este caso, el candidato certificará la competencia del miembro de la tripulación de vuelo verificado y completará las tareas necesarias de mantenimiento de registro. El POI puede permitir que el nuevo IDE piloto o IDE FE sea programado como tal, en forma inmediata, aun cuando el procesamiento de la carta de aprobación no haya sido completado, siempre que se haya ingresado el registro de evaluación satisfactoria en la AAC.

2.4.5 Evaluación no satisfactoria. – Si el inspector de la AAC determina que el candidato no califica para la aprobación solicitada, informará al candidato que la aprobación es denegada. En tal caso, el inspector de la AAC debe determinar si el miembro de la tripulación de vuelo que recibe la verificación tuvo un desempeño satisfactorio y certificar la competencia de dicho tripulante y completar los registros necesarios.

*Nota.* – El fracaso de un candidato no es común y, usualmente, finaliza la elegibilidad de ese candidato para obtener la condición de IDE piloto o IDE FE. En raras circunstancias, el POI, puede permitir una re-evaluación. En tal caso, el explotador debe llevar a cabo el suficiente entrenamiento adicional, re-certificar la idoneidad del candidato y programar una nueva evaluación a ser llevada a cabo por un inspector de la AAC.

2.4.6 Contenido de la evaluación de IDE piloto o IDE FE. – La siguiente guía se aplica a la evaluación de un IDE con respecto a cada una de las seis clasificaciones de IDE piloto e IDE FE:

- a) IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave. – Un inspector de la AAC debe evaluar a este candidato mientras conduce una verificación de la competencia en una aeronave en vuelo. El inspector de la AAC observará al candidato conducir la verificación completa en la aeronave. El candidato será evaluado en su habilidad para evaluar a un individuo, mientras que, al mismo tiempo, lleva a cabo las actividades como miembro de la tripulación normalmente asociadas con el asiento que el IDE piloto candidato ocupa. Con la aprobación del POI, el inspector de la AAC puede observar parte de la verificación en la aeronave y el resto en un FFS o un FTD;
- b) IDE piloto de verificación de la competencia – FFS o FTD. – Un inspector de la AAC debe evaluar a este candidato mientras conduce el segmento de FFS o FTD de una verificación de la competencia real. El candidato será evaluado en su habilidad para evaluar a un individuo, mientras que, al mismo tiempo demuestra competencia en la operación del FFS o FTD. Deben ser considerados, el manejo del tiempo y la habilidad para adaptarse a casos que pueden discontinuar una secuencia planificada de eventos. Si la verificación de la competencia puede ser cumplida enteramente en un FFS, el candidato debe ser observado conduciendo la verificación completa;
- c) IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos. – Un inspector de la AAC debe evaluar a este candidato mientras conduce una verificación en línea real desde cualquier asiento de piloto. Un desempeño satisfactorio permitirá también al candidato conducir verificaciones en línea desde el asiento del observador. Un candidato para IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos, debe estar calificado como PIC para ese explotador y poseer un certificado médico Clase 1;

*Nota.* – El explotador debe tener publicado en su OM los procedimientos a ser seguidos en el caso de que un IDE piloto de verificación en línea determine que el desempeño de un miembro de la tripulación de vuelo no alcanza los estándares que le permitan al individuo continuar operando la aeronave. No se le permitirá al miembro de la tripulación de vuelo, continuar con la serie de vuelos o vuelo. Si el IDE piloto de verificación en línea no está calificado para sustituir al tripulante no apto, se seguirán procedimientos alternativos específicos para este caso.

- d) IDE piloto de verificación en línea – Asiento del observador solamente. – Un inspector de la AAC debe evaluar a este candidato mientras conduce una verificación en línea real, desde el asiento delantero del observador. Si la aeronave está equipada con más de un asiento de observador, la evaluación debe conducirse en la aeronave. Cuando la evaluación se realice durante operaciones comerciales en una aeronave que está equipada con un solo asiento de observador, un candidato que posee un certificado médico de Clase 1, que no tenga todavía los 65 años de edad y esté calificado para operaciones según el LAR 121, puede ser evaluado mientras realiza una verificación en línea desde el asiento derecho del piloto. Cuando la evaluación se realice durante operaciones no comerciales en una aeronave que está equipada con un solo asiento de observador, un candidato que posee, por lo menos, un certificado médico de Clase 3 y que tenga más de 65 años de edad y esté calificado para operaciones según el LAR 121, puede ser evaluado mientras realiza una verificación en línea desde el asiento derecho del piloto. Otra opción para este caso es evaluar al candidato durante una sesión LOFT en un FFS o FTD. Un IDE que está aprobado para realizar verificaciones en línea desde el asiento del observador y que no mantiene su vigencia en línea, debe ser observado por un inspector de la AAC, por lo menos, cada 24 meses calendario. Si no se ha realizado una evaluación dentro de este período de tiempo, el IDE piloto no está autorizado a realizar verificaciones de línea;

*Nota.* – El explotador debe tener publicado en su OM los procedimientos a ser seguidos en el caso de que un IDE piloto de verificación en línea determine que el desempeño de un miembro de la tripulación de vuelo no alcanza los estándares que le permitan al individuo continuar operando la aeronave. No se le permitirá al miembro de la tripulación de vuelo, continuar con la serie de vuelos o vuelo. Si el IDE piloto de verificación en línea no está calificado (incluyendo el certificado médico apropiado) para sustituir al tripulante no apto, se seguirán procedimientos alternativos específicos para este caso

- e) IDE piloto – Todas las verificaciones. – Un inspector de la AAC debe evaluar a este candidato según los párrafos precedentes. Las evaluaciones para esta aprobación pueden ser tratadas acumulativamente; y

*Nota.* – Un piloto puede haber sido un IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave durante varios años y luego ser calificado como IDE de verificación en línea – Todos los asientos. Si el explotador no usa FFSs o FTDs en el programa de instrucción, entonces, después del cumplimiento satisfactorio de una evaluación de verificación en línea, el IDE piloto puede ser aprobado para conducir todas las verificaciones subsiguientes.

- f) IDE FE. – Un inspector de la AAC debe evaluar a este candidato mientras conduce una verificación de la competencia de FE en un FFS o FTD. Los segmentos de la evaluación, correspondientes a procedimientos normales, no normales y de emergencia, son normalmente cumplidos en un FFS o en un FTD. En estas instancias, cuando un candidato a IDE FE está por conducir cualquier porción de una verificación en una aeronave en vuelo, este candidato a IDE FE debe ser un FE calificado y vigente y debe ser evaluado durante un vuelo real.

#### 2.4.7 Realización de una evaluación para IDE piloto o IDE FE

2.4.7.1 Aleccionamiento previo a la evaluación. – Un inspector de la AAC a cargo de la evaluación de un IDE piloto o IDE FE, programará encontrarse con el candidato con tiempo suficiente para el aleccionamiento previo a la evaluación. El inspector de la AAC explicará el propósito de la evaluación y algunas reglas básicas, incluyendo:

- a) que la verificación deberá realizarse como si el candidato estuviera completamente calificado en el rol de IDE piloto o IDE FE;
- b) que, durante el aleccionamiento, el inspector de la AAC puede realizar preguntas al candidato, como parte de la evaluación; y
- c) que el inspector de la AAC no realizará preguntas mientras la evaluación se encuentre en progreso.

2.4.7.2 Observación y aleccionamiento posterior del candidato. – Mientras la verificación se encuentra en progreso, el inspector de la AAC observará, pero no interrumpirá o interferirá en el manejo de la verificación a cargo del candidato a IDE piloto o IDE FE. El inspector de la AAC debe determinar:

- a) que todos los eventos y maniobras son realizados apropiadamente;
- b) que la evaluación del candidato a IDE piloto o IDE FE sobre el desempeño del miembro de la tripulación de vuelo es objetiva y precisa; y
- c) que el aleccionamiento posterior que el candidato a IDE piloto o IDE FE hace al miembro de la tripulación de vuelo es completo y constructivo.

2.5 Fase cinco. – Aprobación del IDE piloto e IDE FE.

2.5.1 Todos los IDEs pilotos e IDEs FEs aprobados para operaciones según el LAR 121 deben ser aprobados por el POI del explotador.

2.5.2 Carta de aprobación. – Los POI solo pueden aprobar IDEs pilotos e IDEs FEs para los explotadores bajo su supervisión. La aprobación de un IDE piloto o IDE FE se realizará en forma de carta de aprobación dirigida a un funcionario responsable del explotador y firmada por el POI o un representante aprobado por el POI. Ver la Figura 4-1 para un ejemplo de carta de aprobación de IDE piloto. Esta carta de aprobación puede transmitirse al explotador por correo convencional, correo electrónico, fax o por otros medios aceptables para el explotador y el POI. El POI debe conservar una copia de la carta de aprobación junto con la carta original de nominación del candidato por parte del explotador. La carta de aprobación debe contener lo siguiente:

- a) identificación del explotador para el cual se otorga la aprobación;
- b) nombre del IDE piloto o IDE FE y número de licencia de vuelo correspondiente;
- c) clasificación del IDE piloto o IDE FE aprobado;
- d) especificación de categoría, clase o tipo de aeronave;
- e) autorizaciones y limitaciones; y
- f) fecha de entrada en vigor de cada aprobación. (Dado que las distintas aprobaciones pueden producirse en momentos diferentes, esta información simplifica las comprobaciones de registros. La fecha en la que un inspector de la AAC recomendó la aprobación del IDE piloto o IDE FE para su aprobación será la fecha de entrada en vigor de la aprobación).

*Nota.* – Según los LAR OPS, no se especifica un plazo normal de caducidad para las aprobaciones de IDEs pilotos o de IDEs FEs. Sin embargo, la aprobación de un IDE piloto o de un IDE FE puede otorgarse, limitarse o retirarse a discreción del POI.

2.5.3 Limitaciones. – Un IDE piloto será aprobado solamente en alguna de las cinco clasificaciones listadas en el Párrafo 5 de la Sección 1 de este capítulo. Un IDE FE será aprobado en la única clasificación existente listada en dicho párrafo.

2.5.4 Carta de aprobación – Otras copias

2.5.4.1 El original de la carta de aprobación será enviado al explotador para el cual el IDE piloto o IDE FE fue aprobado.

2.5.4.2 Una copia de la carta de aprobación será mantenida en los registros del POI junto con la carta de solicitud inicial para IDE piloto o IDE FE. LA documentación adicional remitida junto con la carta de solicitud también debe ser adjuntada.

2.5.4.3 Cuando el candidato es un instructor de un centro de instrucción y está aprobado para evaluar al personal de un explotador, una copia de la carta de aprobación será enviada al centro de instrucción, para ser incluida en sus archivos.

2.5.4.4 El POI debe asegurarse que los registros de aprobación sean ingresados apropiadamente en la base de datos de la AAC. Cada vez que se otorga o retira una aprobación, el POI deberá asegurarse que el archivo del explotador refleje con precisión lo siguiente:

- a) el número actual de IDEs pilotos e IDEs FEs vigentes aprobados para ese explotador; y
- b) la correcta condición del individuo.

### 3. Aprobación del grupo inicial de IDEs pilotos e IDEs FEs

3.1 Durante las primeras fases del establecimiento de un programa de IDEs pilotos e IDEs FEs, se requiere la conformación del grupo inicial de IDEs. Los candidatos al grupo inicial IDEs pilotos e IDEs FEs deben, primero, calificarse completamente como miembros de la tripulación de vuelo y luego ser instruidos, evaluados y aprobados como IDEs pilotos e IDEs FEs. Dado que el LAR 121 no contempla un proceso de instrucción para el grupo inicial de IDEs, en esta sección se provee orientación al respecto. El proceso que sigue es valioso para el inicio de las operaciones, debido a dos razones:

- a) es una manera práctica de iniciar y construir un programa de IDEs pilotos e IDEs FEs; y
- b) toma ventaja de los vuelos de demostración, cuando el solicitante o explotador se encuentra sujeto a la observación directa de los inspectores de la AAC, con efectos deseables sobre el programa de IDEs pilotos e IDEs FEs.

3.2 Carta de solicitud del explotador. – El OI a cargo de la certificación o vigilancia, programará con el solicitante o explotador, la aprobación de uno o más candidatos para formar un grupo inicial de IDEs pilotos e IDEs FEs temporales. El solicitante o explotador enviará una carta de solicitud, tal como se describe precedentemente en esta sección. Esta carta comprende la solicitud para la conformación de un grupo inicial de IDEs pilotos e IDEs FEs y una descripción de la instrucción que ellos deberán realizar.

3.3 Carta de aprobación. – El POI aprobará a los candidatos, usando los procedimientos previamente descritos en esta sección. Usualmente, los integrantes del grupo inicial son aprobados para actuar como IDEs pilotos – Todas las verificaciones o como IDEs FEs, de modo que pueden llevar a cabo todos los tipos de evaluaciones y supervisar la OE durante el período en que se están iniciando las operaciones. La carta de aprobación del grupo inicial es temporal y será reemplazada por una permanente, luego de que el IDE piloto o IDE FE esté completamente calificado. La carta del grupo inicial deberá contener una declaración similar a la siguiente:

*“(Nombre de la persona) está aprobado como IDE (piloto o FE) del grupo inicial, para actuar como (IDE piloto – Todas las verificaciones o IDE FE) con el propósito de iniciar las operaciones con el (tipo de aeronave) para (nombre del explotador). Esta aprobación expira el (fecha de expiración).”*

### 4. Instrucción, certificación y calificación del grupo inicial

4.1 El explotador proveerá un proceso completo de calificación para su grupo inicial de IDEs pilotos e IDEs FEs.

4.2 Instrucción y certificación iniciales. – El explotador debe, en primer lugar, planificar que el grupo inicial de IDEs pilotos e IDEs FEs sea capacitado y certificado apropiadamente para sus posiciones de trabajo como miembro de la tripulación de vuelo. El explotador puede proveer la instrucción inicial por medio de la contratación de servicios de instrucción del fabricante, de otro explotador que opere según el mismo reglamento o de individuos debidamente calificados. Un inspector de la AAC o un examinador designado puede certificar al grupo inicial, siempre y cuando dicho examinador esté empleado por un explotador certificado del Estado o por un centro de instrucción certificado por la AAC.

4.3 Adquiriendo competencia como instructores. – Después de la instrucción y certificación inicial, los IDEs pilotos e IDEs FEs pertenecientes al grupo inicial adquirirán competencia en el programa de instrucción propuesto del explotador, instruyéndose entre ellos o, en el caso de un único IDE piloto o IDE FE, auto instruyéndose. Durante esta instrucción, un explotador puede hacer arreglos para que un piloto del fabricante, de otro explotador o de otra procedencia, actúe como piloto de seguridad o piloto instructor.

4.4 Verificaciones de la competencia. – Después de que los IDEs pilotos e IDEs FEs del grupo inicial han alcanzado su competencia como instructores, pueden comenzar con la instrucción y verificación de otro grupo inicial de IDEs pilotos e IDEs FEs de acuerdo con los segmentos de instrucción de vuelo y de calificación inicialmente aprobados del explotador. Cada verificación será observada por un inspector de la AAC, que posea una licencia apropiada y habilitación en el tipo de aeronave. Si el inspector de la AAC determina que el desempeño de un IDE piloto o IDE FE del grupo inicial que conduce una verificación es satisfactoria, recomendará al POI que el candidato sea aprobado como IDE piloto o IDE FE del grupo inicial para ese tipo de verificación. Un IDE piloto o IDE FE del grupo inicial puede verificar a otro en su misma condición, repitiendo el proceso hasta que cada candidato haya sido aprobado como IDE piloto o IDE FE o haya sido eliminado del programa. Si solamente una persona está siendo considerada para ser IDE piloto o IDE FE del grupo inicial, un inspector de la AAC observará a dicha persona mientras conduce la verificación de otro miembro de la tripulación de vuelo. Si el desempeño del candidato es satisfactorio, el inspector de la AAC recomendará al POI, que dicho candidato sea removido de su condición temporal y aprobado como IDE piloto o IDE FE del explotador a tiempo completo.

4.5 Experiencia operacional. – A los IDEs pilotos e IDEs FEs del grupo inicial, se les permitirá adquirir horas de vuelo de OE, en cualquier vuelo cuya realización pueda ser considerada como válida para alcanzar el requerimiento de horas de vuelo para vuelos de demostración (incluyendo vuelos de instrucción, vuelos ferry y vuelos de demostración en rutas representativas del explotador). Los IDEs pilotos e IDEs FEs del grupo inicial, pueden incrementar sus horas de vuelo de OE mientras ellos están:

- a) conduciendo verificaciones en aeronaves;
- b) supervisando la OE de otros miembros de la tripulación de vuelo;
- c) siendo verificados; o
- d) adquiriendo OE bajo la supervisión de otro IDE piloto o IDE FE del grupo inicial.

4.5.1 Los IDEs pilotos del grupo inicial, deben recibir una verificación en línea y conducir una verificación en línea, durante un vuelo de demostración en ruta o durante un vuelo ferry. El mismo proceso (ver arriba) se aplicará: un IDE piloto del grupo inicial, verifica en línea a otro, mientras es observado por un inspector de la AAC. Si el desempeño del IDE piloto es satisfactorio, el inspector de la AAC puede recomendar que la persona sea removida de su condición temporal y aprobada como IDE piloto del explotador a tiempo completo. Si hay solamente un IDE piloto del grupo inicial, el inspector de la AAC conducirá la verificación en línea.

## 5. Aprobación de un IDE piloto o IDE FE en múltiples aeronaves

5.1 Antes de que un candidato pueda ser aprobado como IDE piloto o IDE FE en más de un tipo de aeronave, el explotador debe demostrar que existe la necesidad de hacerlo. El candidato debe estar completamente calificado y vigente en cada tipo de aeronave. Los inspectores de la AAC que supervisan a los IDEs deben ser prudentes en la aprobación de los IDEs pilotos e IDEs FEs y cuidadosos en la vigilancia de su desempeño. Existen varias combinaciones aceptables de aprobaciones de IDEs pilotos e IDEs FEs. Antes de que un candidato sea aprobado como IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave, IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos, IDE piloto – Todas las verificaciones, o IDE FE, en dos tipos de aeronave, los inspectores de la AAC deben asegurarse de que se cumplan las siguientes condiciones:

a) Aeronaves relacionadas designadas con diferente certificado de tipo (TC):

- i) para IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave, el candidato debe haber acumulado al menos 100 horas como PIC en el tipo de aeronave base y 100 horas como PIC en el tipo de aeronave relacionada designada,
- ii) para IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos, el candidato debe haber acumulado al menos 25 horas como PIC en el tipo de aeronave base y 25 horas como PIC en el tipo de aeronave relacionada designada, y
- iii) para IDE piloto – Todas las verificaciones, el candidato debe haber acumulado al menos 100 horas como PIC en el tipo de aeronave base y 100 horas como PIC en el tipo de aeronave relacionada designada.

*Nota 1. – Ver la Sección 10 del Capítulo 3 de este volumen, para información adicional sobre la designación de aeronaves relacionadas y la instrucción de diferencias de aeronaves relacionadas.*

*Nota 2. – No hay requisitos de horas de vuelo mínimas como PIC para el IDE piloto de verificación de la competencia – FFS o FTD.*

b) Aeropaves con diferentes TCs no designadas como relacionadas:

- i) para IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave, el candidato debe haber acumulado al menos 500 horas como PIC en cada tipo,
- ii) para IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos, el candidato debe haber acumulado al menos 100 horas como PIC en cada tipo y al menos 1000 horas como PIC en aviones de categoría transporte o commuter,
- iii) para IDE piloto – Todas las verificaciones, el candidato debe haber acumulado al menos 500 horas como PIC en cada tipo, y
- iv) para IDE FE – Aeronave, el candidato debe haber acumulado al menos 500 horas como FE en cada tipo.

*Nota. – No hay requisitos de horas de vuelo mínimas como PIC para el IDE piloto de verificación de la competencia – FFS o FTD.*

## 6. Aprobación de un IDE piloto o IDE FE para múltiples explotadores

Este párrafo provee un método estandarizado para aprobar a un IDE piloto o IDE FE para servir a múltiples explotadores. La aprobación de un IDE piloto o IDE FE para servir a más de un explotador está limitada a los casos en que, a juicio de los POIs, la aeronave, los manuales de operación de la aeronave, los procedimientos y las listas de verificación son compatibles entre sí. Se pueden establecer disposiciones para la aprobación de IDEs pilotos o IDEs FEs de múltiples explotadores que operan según el LAR 121 con programas que sean compatibles a juicio del POI del explotador respectivo. El POI de un explotador también puede aprobar un IDE piloto o un IDE FE para prestar servicios a múltiples explotadores del LAR 121 de manera temporal cuando se inicia una operación de puesta en marcha o cuando se introduce un nuevo equipo. Se pueden realizar otras aprobaciones múltiples con el consentimiento de la oficina de certificación de la AAC cuando esté justificado.

## 7. IDEs e instructores de centros de instrucción

7.1 Los centros de instrucción han puesto a disposición de una amplia gama de usuarios de la aviación, incluidos los explotadores con flotas más pequeñas y aeronaves más pequeñas, la instrucción, entrenamiento y la verificación en FFSs o FTDs. Con la aprobación del POI, un empleado de un centro de instrucción conforme al LAR 142 puede prestar servicios a uno o más explotadores como IDE piloto o IDE FE por contrato. La guía contenida en este párrafo se aplica al personal del centro de instrucción al que se le ha solicitado prestar servicios como IDE piloto o IDE FE por contrato.

7.2 El POI aprueba al candidato a IDE piloto o IDE FE. – Solo el POI puede aprobar a un IDE piloto o IDE FE para su uso en el programa de instrucción de un explotador. Se aplican los procedimientos normales, que incluyen una carta de solicitud del explotador y una carta de aprobación del POI del explotador.

7.3 Función del responsable de los centros de instrucción de la AAC. – Sin disminuir la responsabilidad o autoridad del POI, la experiencia ha demostrado que el responsable de los centros de instrucción de la AAC puede estar en la mejor posición para realizar evaluaciones de calidad en los centros de instrucción en nombre de la AAC. El responsable de los centros de instrucción de la AAC evalúa continuamente los programas de instrucción que lleva a cabo un centro de instrucción para la certificación de personal aeronáutico según los LAR 61 y 63. De manera similar, este responsable evalúa a los instructores y examinadores empleados por un centro de instrucción. A pedido del POI, el responsable de un centro puede, por lo tanto, ayudar con la evaluación de la solicitud de un explotador para utilizar los servicios de un empleado de un centro como IDE piloto o IDE FE contratado.

7.4 Programación de IDEs pilotos e IDEs FEs de uso múltiple y mantenimiento de su condición. – Antes de que se realice una aprobación múltiple, el POI debe asegurarse de que los explotadores comprendan que la programación y el uso del IDE piloto o IDE FE es su responsabilidad. Un explotador que celebre un acuerdo de uso múltiple puede emplear un IDE piloto o un IDE FE a tiempo parcial, puede contratar a otro explotador o centro de instrucción para que proporcione un IDE piloto o IDE FE, o puede contratar directamente al IDE piloto o IDE FE.

*Nota.* – Cada explotador es responsable de garantizar que el IDE piloto o IDE FE se mantenga actualizado según el reglamento de operación correspondiente y la Sección 1 de este capítulo y que se desempeñe adecuadamente al prestar servicios al explotador.

7.5 Emisión de cartas de aprobación adicionales. – Un explotador que busque la aprobación de IDE piloto o IDE FE para una persona que se desempeña como IDE piloto o IDE FE para otro explotador debe proporcionar la información necesaria a su POI. El POI del explotador debe considerar los medios que utilizará el explotador para instruir, calificar y mantener la calificación del candidato a IDE piloto o IDE FE contratado y la documentación que se requerirá. Los IDEs pilotos e IDEs FEs contratados pueden cumplir con los requisitos de entrenamiento periódico para más de un explotador simultáneamente. Cuando el explotador y el POI hayan acordado la instrucción y calificación necesarias para el IDE piloto o IDE FE contratado, el explotador debe enviar una carta de solicitud por escrito al POI, como se describió anteriormente en esta sección. Cuando el segundo POI o los subsiguientes aprueban a la persona como IDE piloto o IDE FE para su explotador, ese POI emitirá una carta de aprobación adicional siguiendo los procedimientos descritos anteriormente. Además, si el IDE piloto o IDE FE sujeto es un empleado de un centro de instrucción según el LAR 142, el POI enviará una copia de la nueva carta de aprobación al responsable del centro de instrucción de la AAC.

7.6 Responsabilidad de supervisión principal. – Cada explotador para el cual una persona está aprobada como IDE piloto o IDE FE, junto con el POI del explotador, tiene la responsabilidad de supervisar al IDE piloto o IDE FE contratado. Cuando el IDE piloto o IDE FE es empleado de un centro de instrucción, el responsable del centro de instrucción de la AAC puede brindar asistencia según lo solicite el POI con esta responsabilidad. Sin embargo, cualquier POI que haya emitido una carta de aprobación al IDE piloto o IDE FE puede realizar actividades de vigilancia en cualquier momento.

7.7 Carta de aprobación del IDE piloto o IDE FE contratado. – Cuando se aprueba un IDE piloto o IDE FE contratado para un explotador, el POI de ese explotador emitirá una carta de aprobación que muestre el explotador, la clasificación del IDE piloto o IDE FE, el tipo de aeronave autorizada y el tipo de verificaciones autorizadas (por referencia reglamentaria).

7.8 Mantenimiento de registros. – Cada explotador está obligado por sus reglamentos de operación a mantener registros de instrucción y calificación de sus IDEs pilotos e IDEs FEs. Esta responsabilidad no se puede delegar. Sin embargo, mediante un acuerdo entre el explotador y el centro de instrucción, un centro de instrucción puede mantener registros de instrucción y calificación de un IDE piloto o IDE FE contratado. Este acuerdo debe estar documentado en el sistema de mantenimiento de registros de cada explotador y debe ser aprobado por el POI. El POI debe mantener un registro en el archivo del explotador que documente los detalles de cualquier acuerdo de este tipo, incluida la ubicación en el OM donde se describe dicho acuerdo.

### **8. Porcentaje de fallas del tripulante**

El incumplimiento reiterado de un solo miembro de la tripulación de vuelo o el incumplimiento de varios miembros de la tripulación de vuelo durante las verificaciones de la competencia puede indicar una deficiencia en el programa de instrucción. Los inspectores de la AAC responsables de la certificación o vigilancia deben solicitar a los explotadores que notifiquen a la AAC cuando se produzca un desempeño insatisfactorio de un miembro de la tripulación de vuelo. Las deficiencias identificadas deben investigarse con prontitud y deben tomarse acciones correctivas.

### **9. Vigilancia de los IDEs pilotos e IDEs FEs**

9.1 La oficina de certificación o vigilancia de la AAC debe establecer un programa de vigilancia para cada IDE piloto o IDE FE en el momento de su aprobación.

9.2 Observación del IDE piloto e IDE FE cada dos años. – El programa de vigilancia de la AAC debe incluir una observación por parte de un inspector de la AAC, o de un examinador designado, de cada IDE piloto e IDE FE aprobado en su área de responsabilidad al menos una vez cada 24 meses. Las observaciones del IDE piloto y del IDE FE deben realizarse mientras el IDE piloto o el IDE FE está realizando una actividad de verificación aprobada o supervisando la OE. Por ejemplo, un IDE piloto aprobado para realizar verificaciones de competencia, verificaciones en línea y supervisión de la OE debe ser observado realizando una verificación de competencia en la aeronave o en FFS o FTD, realizando una verificación en línea o supervisando la OE. A discreción del POI, no es necesario repetir una observación realizada por otro POI o por un responsable de centros de instrucción de la AAC para una verificación según el mismo reglamento. Es responsabilidad del explotador mantener los registros que demuestren que se ha completado esta observación.

9.3 Requisitos de instrucción. – Antes de que el POI pueda evaluar a un candidato para su observación cada 24 meses como IDE piloto o IDE FE, se debe completar toda la instrucción requerida. Los registros de instrucción del IDE piloto o IDE FE deben mostrar la finalización satisfactoria de la instrucción inicial, de transición o de promoción y toda la instrucción requerida según el programa de instrucción de IDE piloto e IDE FE aprobado para el explotador para la clasificación especificada. El programa de instrucción aprobado debe contener toda la instrucción requerida por las Secciones 121.1555 y 121.1575 y el Apéndice H del LAR 121, que sea aplicable a la aprobación que se busca. Cuando los registros del IDE piloto o IDE FE muestran que ya han completado un segmento requerido, no es necesario repetir el segmento.

9.4 No calificación. – Si, después de revisar la documentación, el POI determina que el IDE piloto e IDE FE no califica para continuar como tal, el POI le proporcionará al explotador una declaración del motivo de la no aceptación.

9.5 Informe periódico del explotador. – El POI debe hacer los arreglos necesarios para que el explotador le entregue un informe periódico de las actividades de cada IDE piloto e IDE FE, incluyendo una tasa de aprobación/reprobación, para que coincida con la revisión periódica del POI (anual, semestral u otra). Los POIs pueden hacer los arreglos necesarios para que estos informes lleguen en un momento que satisfaga las necesidades del POI. Un IDE piloto o IDE FE debe ser lo suficientemente activo como para retener los conocimientos y las habilidades requeridas. Este nivel de actividad puede variar según la función del IDE piloto o IDE FE, el tamaño del explotador y la cantidad de IDEs pilotos e IDEs FEs aprobados. El POI debe reevaluar específicamente la necesidad del explotador de aquellos IDEs pilotos e IDEs FEs cuyos registros indiquen niveles bajos de actividad.

9.6 Retiro de la aprobación del IDE piloto o IDE FE. – Las razones del POI para retirar la aprobación de un IDE piloto o de un IDE FE pueden incluir la falta de actividad del IDE piloto o IDE FE, una solicitud del explotador o un desempeño insatisfactorio por parte del IDE piloto o IDE FE. Para retirar la aprobación de un IDE piloto o IDE FE, el POI debe notificar al explotador por carta que se retira la aprobación. La carta debe incluir el nombre del IDE piloto o IDE FE, la fecha efectiva del retiro y el motivo del retiro de la aprobación. Si se retira la aprobación de un IDE piloto o IDE FE debido a un desempeño insatisfactorio, la carta de retiro debe enviarse al explotador por correo certificado con acuse de recibo.

*Nota.* – Según los LAR OPS, no se especifica un plazo normal de caducidad para las aprobaciones de IDEs pilotos o de IDEs FEs. Los IDEs pilotos o IDEs FEs contratados que sean empleados de un centro de instrucción según el LAR 142 tendrán su plazo sujeto a la continuidad del empleo en el centro de instrucción y al mantenimiento de su calificación de instructor o examinador en el centro empleador.

9.7 Autoridad del POI. – La aprobación de un IDE piloto o de un IDE FE puede otorgarse, limitarse o retirarse a discreción del POI.

Figura 4-1 – Ejemplo de carta de aprobación de IDE piloto

24 de febrero de 2025

Sr. José López  
Jefe de Pilotos  
Regional Airlines, Inc.  
Conde de la Monclova 350 - PB  
Lima - Perú

Estimado Sr. López:

El Sr. Juan Pérez, titular de la licencia de piloto de transporte de línea aérea número 467120928, otorgada por (AAC) de (*fecha*), ha sido aprobado como inspector del explotador (IDE). El mismo que está aprobado para conducir verificaciones en la aeronave (*tipo de aeronave*), para tripulantes de vuelo empleados por (*nombre del explotador*). Esta aprobación es aplicable a las siguientes funciones de verificación:

( ) IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave  
Fecha efectiva \_\_\_\_\_  
Fecha de vencimiento \_\_\_\_\_

(X) IDE piloto de verificación de la competencia – Simulador  
Fecha efectiva 27/01/25  
Fecha de vencimiento 27/01/27

( ) IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos  
Fecha efectiva \_\_\_\_\_  
Fecha de vencimiento \_\_\_\_\_

(X) IDE piloto de verificación en línea – Asiento del observador solamente  
Fecha efectiva 17/02/25  
Fecha de vencimiento 17/02/27

( ) IDE piloto – Todas las verificaciones  
Fecha efectiva \_\_\_\_\_  
Fecha de vencimiento \_\_\_\_\_

Por favor, mantenga una copia de esta carta en el registro individual de instrucción de vuelo del Sr. Juan Pérez.

Atentamente,

Juan Jaramillo  
Inspector principal de operaciones

**Figura 4-2 – Ayuda de trabajo para la aprobación del IDE**

<ol style="list-style-type: none"><li>1. Verifique que la carta de solicitud del explotador contiene la siguiente información:<ul style="list-style-type: none"><li>( ) Nombre completo del candidato.</li><li>( ) Dirección comercial del candidato.</li><li>( ) Posición de trabajo del miembro de la tripulación y tipo de aeronave.</li><li>( ) Tipo de aprobación de IDE solicitada.</li></ul></li><li>2. Registros de instrucción y entrenamiento (copias):<ul style="list-style-type: none"><li>( ) Instrucción inicial, de transición o de promoción para la aeronave y posición de trabajo del miembro de la tripulación.</li><li>( ) Entrenamiento periódico.</li><li>( ) Instrucción para el tipo de aprobación de IDE.</li></ul></li><li>3. ( ) Resumen de experiencia.</li><li>4. ( ) Verificación satisfactoria de la AAC de los registros de licencia y habilitaciones e historial.</li><li>5. ( ) Evaluación programada del IDE.</li><li>6. ( ) Apertura del registro de vigilancia del IDE.</li></ol>
<p><b>Reporte Favorable:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>7. Preparar la carta de aprobación:<ul style="list-style-type: none"><li>( ) Original al explotador.</li><li>( ) Copia al registro del explotador de la AAC.</li><li>( ) Copia al inspector de la AAC a cargo de la vigilancia.</li><li>( ) Copia al POI del otro explotador (si el IDE va a trabajar con otro explotador)</li></ul></li><li>8. ( ) Actualización del registro de vigilancia del explotador.</li></ol>
<p><b>Reporte Desfavorable:</b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>9. ( ) Preparar la carta para el explotador, indicando la desaprobación.</li><li>10. ( ) Actualización del registro de vigilancia del explotador.</li></ol>

## 10. Lista de verificación

10.1 En la Tabla 4-1 – Lista de verificación para la aprobación del inspector del explotador, se presentan los elementos a evaluar durante el proceso a seguir para la emisión de una aprobación de un inspector del explotador.

10.2 A continuación, se detallan varias recomendaciones de cómo puede ser usada esta CL:

- a) el inspector utilizará esta CL en conjunto con la Figura 4-2 – Ayuda de trabajo para la aprobación del IDE, con la finalidad de llevar a cabo un proceso ordenado y cronológico de la aprobación del IDE;
- b) el explotador escribirá en la casilla de pruebas/notas/comentarios de la CL las referencias para indicar donde están ubicados en sus documentos los elementos relacionados con el IDE y remite la CL al inspector;
- c) el explotador anotará en la CL la implementación satisfactoria de una tarea o documento o escribe en la casilla de pruebas/notas/comentarios o en la casilla de observaciones, qué ítem queda abierto o que requiere de acción correctiva;
- d) tan pronto como sea posible el inspector informará al explotador que un ítem requiere de acción correctiva;
- e) cuando sea solicitado, el explotador proveerá al inspector el material revisado; y
- f) una vez que los todos requisitos de operaciones, la AAC emitirá la carta de aprobación del IDE.

**Tabla 4-1 – Lista de verificación (CL) para la aprobación del IDE**

Con el objetivo de lograr un documento legible y facilitar la adecuada interpretación por parte del OI en el registro de la CL, se proporciona las siguientes instrucciones:

- Casilla 1** Nombre completo del explotador de servicios aéreos y número del AOC.
- Casilla 2** Dirección completa del explotador, incluyendo teléfono y medios electrónicos de contacto, tales como correo electrónico, entre otros.
- Casilla 3** Nombre completo del gerente responsable del explotador de servicios aéreos.
- Casilla 4** Nombre completo del candidato a inspector del explotador, según corresponda, tal como figura en su licencia de vuelo, incluyendo número de licencia.
- Casilla 5** Tipo de aeronave, FFS o FTD para el tipo de aprobación solicitada.
- Casilla 6** Tipo de aprobación de IDE solicitada.
- Casilla 7** Fechas en que se recibe la solicitud, de reunión de pre-solicitud y prevista de inicio de las actividades.
- Casilla 8** Nombre completo del jefe del equipo de aprobación.
- Casilla 9** Referencia del requisito LAR 121 o LAR 135, según sea aplicable.
- Casilla 10** Descripción de las preguntas aplicables al requisito LAR 121 o LAR 135 a verificar. En algunos casos se puede dar la posibilidad de que exista más de una pregunta para el mismo requisito. Se incluirá un número de identificación asignado al ítem en forma secuencial.
- Casilla 11** Registro del estado de cumplimiento del requisito. Esta casilla está asociada con el resultado de la Casilla 13 que describe las orientaciones para el examen de las pruebas o evidencias del requisito.

Cuando se determine que todas las orientaciones de la Casilla 12 han sido implementadas de conformidad con un requisito específico, el inspector marcará el recuadro de “Implementado” en la Casilla 13, y además marcará el recuadro de “Satisfactorio” en la Casilla 11. En el mismo sentido, cuando se determine que una o más o todas las orientaciones de la Casilla 12 no han sido implementadas de acuerdo con el requisito, el inspector marcará “No implementado” en la Casilla 13, y también marcará el recuadro de “No satisfactorio” en la Casilla 11. En caso de que el requisito reglamentario no sea aplicable para explotador de servicios aéreos, el inspector marcará el recuadro de “No aplicable” de todas las orientaciones del requisito, y además marcará el recuadro de “No aplicable” de la Casilla 11. Cuando el inspector determine que un requisito no es aplicable al explotador de servicios aéreos, no necesita evaluar las orientaciones para el examen de pruebas o evidencias, dado que estas orientaciones están asociadas directamente al cumplimiento del requisito.

Esta casilla tiene los siguientes niveles de cumplimiento del requisito:

1. Satisfactorio. – Significa que las pruebas o evidencias presentadas para examen, satisfacen todas las orientaciones del requisito y no requieren mayor detalle.
2. No satisfactorio. – Significa que las pruebas o evidencias presentadas para examen, no satisfacen una o más o todas las orientaciones y por lo tanto tampoco el requisito.
3. No aplicable. – Significa que el requisito no es aplicable al explotador de servicios aéreos y en consecuencia a sus orientaciones.

En caso de que el inspector no realice ninguna selección se interpretará que la pregunta y sus orientaciones no fueron evaluadas.

- Casilla 12** Descripción de las orientaciones para el examen de pruebas o evidencias a ser presentadas por los proveedores de servicios. Tiene el objeto de clarificar la pregunta del requisito de la Casilla 10, con las acciones que deberían examinarse por parte del inspector. Es necesario que el explotador de servicios aéreos siempre disponga de pruebas documentadas que evidencien las orientaciones de la Casilla 12 o de otra forma aceptable para el inspector, como por ejemplo de evidencia física. En algunos aspectos se hacen recomendaciones para que el inspector pueda profundizar en algún tema.
- Casilla 13** Indicación de que las evidencias presentadas para examen satisfacen o no satisfacen la orientación correspondiente.
- Implementado. – Las evidencias presentadas para examen satisfacen la orientación de la pregunta del requisito.  
No implementado. – Las evidencias presentadas para examen no cumplen con la orientación de la pregunta del requisito.  
No aplicable. – Para todas las orientaciones si el requisito no es aplicable al explotador de servicios aéreos.
- Casilla 14** Pruebas/notas/comentarios. – Se incluye para que el inspector documente las pruebas presentadas por el explotador de servicios aéreos y los aspectos que ha evaluado en el examen de pruebas. También permite al inspector realizar comentarios adicionales y detallar la naturaleza de las observaciones o constataciones encontradas. Esta casilla debe respaldar lo indicado en la Casilla 13. Existen diferentes combinaciones de situaciones que tienen que estar justificadas en esta casilla. Si el espacio no es suficiente, se utiliza la página de observaciones que es parte de la CL.
- Si el inspector no verificó una orientación de un requisito, en esta casilla deberá anotar el motivo por el cual tomó esa decisión.
- Casilla 15** Observaciones. – Se utiliza para ampliar cualquier explicación de la Casilla 14.

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL
APROBACIÓN del INSPECTOR DEL EXPLOTADOR LAR 121 <input type="checkbox"/> LAR 135 <input type="checkbox"/>
1. Nombre del explotador de servicios aéreos / N° AOC:
2. Dirección / Teléfono / Correo electrónico:
3. Nombre del gerente responsable:
4. Nombre del candidato a IDE:
5. Tipo de aeronave / FFS / FTD:
6. Tipo de aprobación de IDE:  IDE piloto de verificación de la competencia – Aeronave <input type="checkbox"/> IDE piloto de verificación de la competencia – FFS o FTD <input type="checkbox"/> IDE piloto de verificación en línea – Todos los asientos (izquierdo, derecho y del observador) <input type="checkbox"/> IDE piloto de verificación en línea – Asiento del observador solamente <input type="checkbox"/> IDE piloto – Todas las verificaciones <input type="checkbox"/> IDE FE <input type="checkbox"/> IDE tripulante de cabina <input type="checkbox"/>
7. Fecha en que se recibe la solicitud: Fecha de la reunión de pre-solicitud: Fecha prevista para el inicio de las actividades del IDE:
8. Jefe del equipo de aprobación:

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
<b>A. IDE piloto o IDE FE</b>					
121.1555 135.1145	121/135-4-1 Para IDE (aeronave), ¿posee el IDE las calificaciones requeridas con respecto a la aeronave involucrada?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	1. Verificar que el IDE (aeronave) sea titular de: a. las licencias y las habilitaciones de miembro de la tripulación de vuelo, requeridas para servir como piloto al mando, mecánico de a bordo o navegante, en operaciones según el LAR 121 o 135, como sea aplicable;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
			b. un certificado médico de Clase 3 a menos que sea requerido para prestar servicios como piloto, en cuyo caso debe ser titular de un certificado médico de Clase 1, o que sea requerido para prestar servicios como mecánico de a bordo o navegante, en cuyo caso debe ser titular de un certificado médico de Clase 2;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			2. Verificar los registros de instrucción del explotador para comprobar que el IDE (aeronave) haya completado en forma satisfactoria:  a. las fases de instrucción apropiadas para la aeronave, incluyendo el entrenamiento periódico exigido para servir como piloto al mando, mecánico de a bordo, o navegante, en operaciones según el LAR 121 o 135, como sea aplicable;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. las evaluaciones pertinentes de aptitud académica y las verificaciones de la competencia apropiadas, exigidas para servir como piloto al mando, mecánico de a bordo, o navegante, en operaciones según el LAR 121 o 135, como sea aplicable;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			c. los requisitos de instrucción aplicables de la Sección 121.1575 o de la Sección 135.1155, como sea aplicable, incluyendo instrucción y práctica en vuelo para la instrucción inicial y de transición; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			d. los requisitos de experiencia reciente requeridos en la Sección 121.1740 o la Sección 135.835, como sea aplicable.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
121.1555 135.1145	121/135-4-2 Para IDE (FFS o FTD), ¿posee el IDE las calificaciones requeridas con respecto a la aeronave involucrada?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	1. Verificar que el IDE (FFS o FTD) sea titular de:  a. las licencias y las habilitaciones de miembro de la tripulación de vuelo, excepto los certificados médicos, requeridos para prestar servicios como piloto al mando, mecánico de a bordo o navegante, en operaciones según el LAR 121 o 135, como sea aplicable.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

**Parte II- Explotadores de servicios aéreos**  
**Volumen II – Administración técnica de explotadores de servicios aéreos**  
**Capítulo 4 – Aprobación de inspectores del explotador y**  
**calificación de instructores**

**Manual del inspector de operaciones SRVSOP**

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
			2. Verificar los registros de instrucción del explotador para comprobar que el IDE (FFS o FTD) haya completado en forma satisfactoria: a. las fases de instrucción apropiadas para la aeronave, incluyendo el entrenamiento periódico exigido para servir como piloto al mando, mecánico de a bordo, o navegante, en operaciones según el LAR 121 o 135, como sea aplicable;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. las evaluaciones pertinentes de aptitud académica y las verificaciones de la competencia apropiadas, exigidas para servir como piloto al mando, mecánico de a bordo, o navegante, en operaciones según el LAR 121 o 135, como sea aplicable; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			c. los requisitos de instrucción aplicables de la Sección 121.1575 o de la Sección 135.1155, como sea aplicable.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			3. Verificar que, previo a la ejecución de cualquier función de IDE (FFS o FTD): a. haya volado, al menos, dos segmentos de vuelo como miembro de la tripulación requerido para el tipo de avión involucrado, dentro de un período de 12 meses anterior; o	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. haya completado satisfactoriamente un programa de observación en línea aprobado, dentro del período establecido por ese programa.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
121.1575 135.1155	121/135-4-3 Para IDE (aeronave) e IDE (FFS o FTD), ¿se ha incluido en el manual de operaciones de manera apropiada los requisitos de instrucción inicial, de transición y verificaciones?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	1. Verificar que la instrucción inicial en tierra para IDE incluya lo siguiente: a. deberes, funciones y responsabilidades del IDE;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. los LAR aplicables y las políticas y procedimientos del explotador;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
			c. métodos, procedimientos, y técnicas apropiadas para conducir las verificaciones requeridas;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			d. evaluación apropiada del desempeño del tripulante, incluyendo la detección de: i. instrucción impropia e insuficiente; y ii. características personales del tripulante que podrían afectar adversamente la seguridad de vuelo;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			e. acción correctiva apropiada en caso de verificaciones no satisfactorias; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			f. métodos, procedimientos, y limitaciones aprobadas para ejecutar en la aeronave los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			g. para los IDEs que conducen instrucción o verificaciones de la competencia en un FFS o FTD, verificar que se incluyan los siguientes temas específicos al dispositivo según el tipo de aeronave: i. la correcta operación de los controles y sistemas; ii. la correcta operación de los paneles de falla y ambientales; iii. los datos y limitaciones de movimiento en la simulación; y iv. el equipo mínimo del simulador requerido por los LAR 121 o 135 o por el LAR 60, para cada maniobra y procedimiento completada en un FFS o un FTD.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			2. Verificar que la instrucción de transición en tierra para IDE incluya lo siguiente: a. métodos, procedimientos, y limitaciones aprobadas para ejecutar los procedimientos normales, no normales, y de emergencia requeridos, aplicables al avión en que el inspector del explotador está en transición	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
			b. para los IDEs que conducen instrucción o verificaciones de la competencia en un FFS o FTD, verificar que se incluyan los siguientes temas específicos al dispositivo según el tipo de aeronave: i. la correcta operación de los controles y sistemas; ii. la correcta operación de los paneles de falla y ambientales; iii. los datos y limitaciones de movimiento en la simulación; y iv. el equipo mínimo del simulador requerido por los LAR 121 o 135 o por el LAR 60, para cada maniobra y procedimiento completada en un FFS o un FTD.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			3. Verificar que la instrucción inicial y de transición de vuelo para IDE (aeronave) incluya: a. medidas de seguridad a ser tomadas en caso de situaciones de emergencia que pueden desarrollarse durante una verificación;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. resultados potenciales de medidas de seguridad impropias, inoportunas, o no ejecutadas durante una verificación;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			c. para IDE (aeronave): i. instrucción y práctica en la conducción de verificaciones en vuelo, desde los asientos de piloto izquierdo y derecho, en los procedimientos normales, no normales, y de emergencia requeridos, para asegurar su competencia en la conducción de las verificaciones en vuelo para pilotos, requeridas por este reglamento; y ii. medidas de seguridad a ser tomadas, desde cualquier asiento de piloto, en las situaciones de emergencia que pueden desarrollarse durante una verificación; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			d. para IDE FE e IDE navegante, instrucción para asegurar su competencia en la ejecución de los deberes asignados.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
			4. Verificar que la instrucción inicial y de transición de vuelo, para los IDEs que conducen instrucción o verificaciones de la competencia en un FFS o FTD, incluya:  a. instrucción y práctica en la conducción de verificaciones de vuelo, en los procedimientos normales, no normales, y de emergencia requeridos para asegurar su competencia en la conducción de las verificaciones de vuelo requeridas por los LAR 121 o 135, como sea aplicable. La instrucción y la práctica deben ser realizadas en un FFS o en un FTD; e	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. instrucción en la operación del FFS o FTD, o ambos, para asegurar su competencia en la conducción de las verificaciones de vuelo requeridas por el LAR 121 o 135, como sea aplicable.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			5. Verificar que, para los IDEs que conducen instrucción o verificaciones de la competencia en un FFS o FTD, se prevea entrenamiento periódico en tierra cada 12 meses en los temas específicos al dispositivo según el tipo de aeronave.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
121.1555 135.1145	121/135-4-4 ¿Demuestra el IDE (aeronave) o IDE (FFS o FTD) competencia mientras realiza sus funciones?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	1. Verificar que el IDE: a. se asegure que todos los eventos de la evaluación sean cumplidos en un escenario realista conforme a las verificaciones de competencia requeridas;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. provea al tripulante evaluado aleccionamiento adecuado antes y después del vuelo;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			c. evalúe objetivamente el desempeño del tripulante de vuelo;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			d. aplique una acción correctiva apropiada en caso de verificaciones no satisfactorias;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			e. conozca las medidas de seguridad a ser tomadas, desde cualquier asiento de piloto, en las situaciones de emergencia que pueden desarrollarse durante la verificación;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
			f. opere correctamente los controles y sistemas del FFS o FTD;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			g. conozca el equipo mínimo del simulador requerido por los LAR 121 o 135 o por el LAR 60, para cada maniobra y procedimiento.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
<b>B. IDE tripulante de cabina</b>					
121.1560	121/135-4-5 ¿Posee el IDE tripulante de cabina las calificaciones requeridas con respecto a la aeronave involucrada?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	1. Verificar que el IDE tripulante de cabina sea titular de: a. la licencia de tripulante de cabina emitida conforme el LAR 63 y las correspondientes habilitaciones; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. un certificado médico, válido, requerido para prestar servicios como tripulante de cabina.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			2. Verificar los registros de instrucción del explotador para comprobar que el IDE tripulante de cabina haya completado en forma satisfactoria: a. un año de experiencia como instructor tripulante de cabina;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. los requisitos de experiencia reciente;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			c. las fases de instrucción apropiadas para la aeronave, incluyendo el entrenamiento periódico y las evaluaciones pertinentes de aptitud académica y las verificaciones de la competencia apropiadas exigidas para servir como tripulante de cabina; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			d. los requisitos de instrucción y verificación prescritos en la Sección 121.1580.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
121.1580	121/135-4-6 ¿Se ha incluido en el manual de operaciones de manera apropiada los requisitos de instrucción inicial, de transición y verificaciones?	<input type="checkbox"/> Satisfactorio <input type="checkbox"/> No satisfactorio <input type="checkbox"/> No aplicable	1. Verificar que el programa de instrucción inicial en tierra para IDE incluya: a. deberes, funciones y responsabilidades del IDE;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
			b. métodos, procedimientos y técnicas apropiadas para administrar exámenes y verificaciones requeridas;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			c. los reglamentos aplicables y las políticas y procedimientos del explotador;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			d. evaluación apropiada del desempeño del tripulante de cabina, incluyendo la detección de:  i. instrucción impropia e insuficiente; y  ii. características personales del tripulante que podrían afectar adversamente la seguridad de vuelo;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			e. acción correctiva apropiada en caso de verificaciones no satisfactorias;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			f. gestión de exámenes no satisfactorios y las subsecuentes acciones correctivas;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			g. instrucción sobre gestión de los recursos de la tripulación (CRM) y mercancías peligrosas;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			h. dinámica interpersonal: relaciones interpersonales, la crítica en la enseñanza y evaluación de la apreciación;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			i. descripción general del avión;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			j. métodos, procedimientos y limitaciones aprobadas para ejecutar las actividades requeridas para un tipo de avión o dispositivo de instrucción aprobado por la AAC;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			k. trabajos rutinarios y previsibles;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			l. ciertos grados de complejidad y responsabilidad; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
			m. autonomía en la supervisión y administración de actividades complejas y de emergencias.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			2. Verificar que el programa de instrucción de transición en tierra para IDE incluya:  a. métodos, procedimientos y limitaciones aprobadas para ejecutar las actividades en un avión o en un dispositivo de instrucción aprobado por la AAC;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. trabajos rutinarios y previsibles;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			c. ciertos grados de complejidad y responsabilidad; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			d. autonomía en la supervisión y administración de actividades complejas y de emergencias aplicables al avión en que el inspector del explotador tripulante de cabina está en transición.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
121.1560	121/135-4-7 ¿Demuestra el IDE tripulante de cabina competencia mientras realiza sus funciones?		1. Verificar que el IDE: a. se asegure que todos los eventos de la evaluación sean cumplidos en un escenario realista conforme a las verificaciones de competencia requeridas;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			b. provea al tripulante evaluado aleccionamiento adecuado antes y después del vuelo;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			c. evalúe objetivamente el desempeño del tripulante de cabina;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			d. aplique una acción correctiva apropiada en caso de verificaciones no satisfactorias;	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			e. conozca las medidas de seguridad a ser tomadas, en las situaciones de emergencia que pueden desarrollarse durante la verificación; y	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	
			f. opere correctamente los controles y sistemas del equipamiento de instrucción.	<input type="checkbox"/> Implementado <input type="checkbox"/> No implementado <input type="checkbox"/> No aplicable	

9. Referencia	10. Pregunta del requisito	11. Estado de cumplimiento del requisito	12. Orientación para el examen de pruebas o evidencias	13. Estado de implementación	14. Pruebas/ Notas/ Comentarios
<b>15. OBSERVACIONES</b> <i>Nota. El inspector puede usar este espacio para anotar las observaciones que estime apropiadas (agregar la cantidad de hojas, según se requiera)</i>					
<p style="text-align: center;">FIRMA Jefe del equipo de aprobación _____ FIRMA Inspectores: _____</p>					

### Sección 3 – Instrucción de inspectores del explotador y de instructores – LAR 121

#### 1. Generalidades

1.1 Esta sección provee una guía concerniente a los requerimientos para la instrucción y el entrenamiento de IDEs pilotos, IDEs FEs e instructores de vuelo del explotador.

1.2 Para garantizar que sus instructores de vuelo estén adecuadamente capacitados, los programas de instrucción inicial, de transición y de entrenamiento periódico aprobados para instructores de vuelo de cada explotador deben incluir la instrucción especificada en las Secciones 121.1565 y 121.1585 y el Apéndice H del LAR 121, según corresponda. Para garantizar que sus IDEs pilotos e IDEs FEs estén adecuadamente capacitados, los programas de instrucción inicial, de transición y de entrenamiento periódico aprobados para IDEs pilotos e IDEs FEs de cada explotador deben incluir la instrucción especificada en las Secciones 121.1555 y 121.1575 y el Apéndice H del LAR 121, según corresponda.

#### 2. Instrucción en tierra para instructores de vuelo

2.1 Instrucción inicial en tierra. – De acuerdo con el Párrafo 121.1585 (c) y el Apéndice H del LAR 121, la instrucción inicial en tierra para los instructores de vuelo debe incluir los siguientes temas:

- a) deberes, funciones y responsabilidades del instructor de vuelo;
- b) reglamentos aplicables y políticas y procedimientos del explotador;
- c) métodos, procedimientos y técnicas adecuados para llevar a cabo la instrucción de vuelo. El POI debe recomendar que los instructores de vuelo que conducirán la instrucción inicial para nuevo empleado, inicial en el equipo o de promoción para PICs según el LAR 121, reciban instrucción sobre cómo llevar a cabo de manera eficaz una instrucción basada en escenarios que incorpore CRM y habilidades de liderazgo y mando;
- d) evaluación adecuada del desempeño de los miembros de la tripulación de vuelo, incluida la detección de:
  - i) instrucción inadecuada e insuficiente, y
  - ii) características personales de un miembro de la tripulación de vuelo que podrían afectar negativamente la seguridad operacional;
- e) acciones correctivas en caso de progreso insatisfactorio en la instrucción;
- f) métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para realizar los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos en el avión;
- g) principios fundamentales del proceso de enseñanza-aprendizaje, métodos y procedimientos de enseñanza y la relación instructor-alumno. De acuerdo con el Párrafo 121.1585 (c) (7), este tema solo es obligatorio para los instructores de vuelo que no tengan una habilitación de instructor de vuelo vigente emitida según el LAR 61;
- h) para los instructores de vuelo que conducen instrucción en un FFS o FTD, los siguientes temas para cada FFS o FTD específico en el que el instructor conducirá la instrucción de vuelo:
  - i) operación adecuada de los controles y sistemas,
  - ii) operación adecuada de los paneles ambientales y de fallas,
  - iii) limitaciones de datos y movimiento de la simulación, y
  - iv) el equipo mínimo de FFS o FTD requerido por el LAR 60 o el LAR 121 para cada maniobra y procedimiento completado en un FFS o FTD; e

- i) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, los instructores de vuelo que conduzcan instrucción de vuelo en un FFS o FTD deben completar un mínimo de cuatro horas de instrucción, que incluya políticas y procedimientos de instrucción, métodos y técnicas de instrucción, operación de controles del FFS o FTD (incluidos los paneles ambientales y de fallas), limitaciones del FFS o FTD y el equipo mínimo requerido para cada currículo.

2.2 Instrucción de transición en tierra. – De acuerdo con el Párrafo 121.1585 (d) y el Apéndice H de LAR 121, la instrucción de transición en tierra para todos los instructores de vuelo debe incluir los siguientes temas:

- a) métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para realizar los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos aplicables al avión al que el instructor de vuelo está haciendo la transición;
- b) para los instructores de vuelo que conducen instrucción en un FFS o FTD, los siguientes temas para cada FFS o FTD específico en el que el instructor conducirá instrucción de vuelo:
  - i) operación adecuada de los controles y sistemas,
  - ii) operación adecuada de los paneles ambientales y de fallas,
  - iii) limitaciones de datos y movimiento de la simulación, y
  - iv) el equipo mínimo de FFS o FTD requerido por el LAR 60 o el LAR 121 para cada maniobra y procedimiento completado en un FFS o FTD; y
- c) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, los instructores de vuelo que conduzcan instrucción de vuelo en un FFS o FTD deben completar un mínimo de cuatro horas de instrucción, que incluya políticas y procedimientos de instrucción, métodos y técnicas de instrucción, operación de controles del FFS o FTD (incluidos los paneles ambientales y de fallas), limitaciones del FFS o FTD y el equipo mínimo requerido para cada currículo.

2.3 Entrenamiento periódico en tierra. – De acuerdo con el Párrafo 121.1585 (h) y el Apéndice H de LAR 121, el entrenamiento periódico en tierra debe completarse cada 12 meses calendario para los instructores de vuelo que conduzcan instrucción de vuelo en un FFS o FTD y debe incluir los siguientes temas:

- a) los siguientes temas para cada FFS o FTD específico en el que el instructor conducirá instrucción de vuelo:
  - i) operación adecuada de los controles y sistemas,
  - ii) operación adecuada de los paneles ambientales y de fallas,
  - iii) limitaciones de datos y movimiento de la simulación, y
  - iv) el equipo mínimo de FFS o FTD requerido por el LAR 60 o el LAR 121 para cada maniobra y procedimiento completado en un FFS o FTD;
- b) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, los instructores de vuelo que conduzcan instrucción de vuelo en un FFS o FTD deben completar un mínimo de cuatro horas de entrenamiento, que incluya políticas y procedimientos de instrucción, métodos y técnicas de instrucción, operación de controles del FFS o FTD (incluidos los paneles ambientales y de fallas), limitaciones del FFS o FTD y el equipo mínimo requerido para cada currículo.

### 3. Instrucción de vuelo para instructores de vuelo

3.1 Instrucción inicial y de transición de vuelo para instructores que conducen instrucción de vuelo en vuelo. – De acuerdo con los Párrafos 121.1585 (e) y (f), la instrucción inicial y de transición de vuelo debe ser conducida en vuelo o en un FFS o FTD, para que los instructores de vuelo pilotos e instructores de vuelo FEs conduzcan instrucción de vuelo en vuelo, y debe incluir:

- a) medidas de seguridad para situaciones de emergencia que es probable que se presenten durante la instrucción de vuelo;
- b) posibles resultados de la ejecución incorrecta o inoportuna, o la no ejecución, de las medidas de seguridad durante la instrucción de vuelo;
- c) para los instructores de vuelo pilotos:
  - i) instrucción y práctica en la conducción de instrucción de vuelo desde los asientos del piloto izquierdo y derecho en los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos para asegurar la competencia como instructor, y
  - ii) medidas de seguridad que se deben tomar desde cualquiera de los asientos del piloto para situaciones de emergencia que es probable que se presenten durante la instrucción de vuelo;
- d) para los instructores de vuelo FEs, instrucción para asegurar la competencia para conducir instrucción de vuelo.

3.2 Instrucción inicial y de transición de vuelo para instructores que conducen instrucción de vuelo en un FFS o FTD. – De acuerdo con el Párrafo 121.1585 (g), la instrucción inicial y de transición de vuelo debe ser conducida en un FFS o FTD para los instructores de vuelo pilotos e instructores de vuelo FEs autorizados para conducir instrucción de vuelo en un FFS o FTD, y debe incluir:

- a) instrucción y práctica en los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos para asegurar la competencia para conducir la instrucción de vuelo requerida por el LAR 121; y
- b) instrucción en la operación del FFS o FTD para asegurar la competencia para conducir la instrucción de vuelo requerida por el LAR 121.

### 4. Instrucción en tierra para IDEs pilotos e IDEs FEs

4.1 Instrucción inicial en tierra. – De acuerdo con el Párrafo 121.1575 (c) y el Apéndice H de LAR 121, la instrucción inicial en tierra para IDEs pilotos e IDEs FEs debe incluir los siguientes temas:

- a) deberes, funciones y responsabilidades del IDE piloto o IDE FE;
- b) reglamentos aplicables y políticas y procedimientos del explotador;
- c) métodos, procedimientos y técnicas apropiados para llevar a cabo las verificaciones de la competencia aplicables de las Secciones 121.1760 y 121.1635, las verificaciones en línea de la Sección 121.1755 y la OE de la Sección 121.1725;
- d) evaluación adecuada del desempeño de los miembros de la tripulación de vuelo, incluida la detección de:
  - i) instrucción inadecuada e insuficiente, y
  - ii) características personales de un miembro de la tripulación de vuelo que podrían afectar negativamente la seguridad operacional;
- e) acciones correctivas en caso de verificaciones insatisfactorias;
- f) métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para realizar los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos en el avión;

- g) para los IDEs pilotos e IDEs FEs que realizan instrucción o verificación en un FFS o FTD, los siguientes temas para cada FFS o FTD específico en el que el IDE piloto o IDE FE conducirá instrucción de vuelo o una verificación:
- i) operación adecuada de los controles y sistemas,
  - ii) operación adecuada de los paneles ambientales y de fallas,
  - iii) limitaciones de datos y movimiento de la simulación, y
  - iv) el equipo mínimo de FFS o FTD requerido por el LAR 60 o el LAR 121 para cada maniobra y procedimiento completado en un FFS o FTD; y
- h) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, los IDEs pilotos que conduzcan instrucción de vuelo o verificación en un FFS o FTD deben completar un mínimo de cuatro horas de entrenamiento, que incluya políticas y procedimientos de instrucción, métodos y técnicas de instrucción, operación de controles del FFS o FTD (incluidos los paneles ambientales y de fallas), limitaciones del FFS o FTD y el equipo mínimo requerido para cada currículo.

4.2 Instrucción de transición en tierra. – De acuerdo con el Párrafo 121.1575 (d) y el Apéndice H de LAR 121, la instrucción de transición en tierra para IDEs pilotos e IDEs FEs debe incluir los siguientes temas:

- a) métodos, procedimientos y limitaciones aprobados para realizar los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos aplicables al avión al que el IDE piloto e IDE FE está haciendo la transición;
- b) para los IDEs pilotos e IDEs FEs que conducen instrucción o verificación en un FFS o FTD, los siguientes temas para cada FFS o FTD específico en el que el IDE piloto o IDE FE conducirá instrucción de vuelo o verificación:
- i) operación adecuada de los controles y sistemas,
  - ii) operación adecuada de los paneles ambientales y de fallas,
  - iii) limitaciones de datos y movimiento de la simulación, y
  - iv) el equipo mínimo de FFS o FTD requerido por el LAR 60 o el LAR 121 para cada maniobra y procedimiento completado en un FFS o FTD; y
- c) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, los IDEs pilotos que conduzcan instrucción de vuelo o verificación en un FFS o FTD deben completar un mínimo de cuatro horas de entrenamiento, que incluya políticas y procedimientos de instrucción, métodos y técnicas de instrucción, operación de controles del FFS o FTD (incluidos los paneles ambientales y de fallas), limitaciones del FFS o FTD y el equipo mínimo requerido para cada currículo.

2.4 Entrenamiento periódico en tierra. – De acuerdo con el Párrafo 121.1575 (h) y el Apéndice H de LAR 121, el entrenamiento periódico en tierra debe completarse cada 12 meses calendario para los IDEs pilotos e IDEs FEs que conduzcan instrucción de vuelo o verificación en un FFS o FTD y debe incluir los siguientes temas:

- a) los siguientes temas para cada FFS o FTD específico en el que el instructor conducirá instrucción de vuelo:
- i) operación adecuada de los controles y sistemas,
  - ii) operación adecuada de los paneles ambientales y de fallas,
  - iii) limitaciones de datos y movimiento de la simulación, y
  - iv) el equipo mínimo de FFS o FTD requerido por el LAR 60 o el LAR 121 para cada maniobra y procedimiento completado en un FFS o FTD; y

- b) si el explotador utiliza un programa de instrucción de simulación avanzada de acuerdo con el Apéndice H del LAR 121, los IDEs pilotos que conduzcan instrucción de vuelo en un FFS o FTD deben completar un mínimo de cuatro horas de entrenamiento, que incluya políticas y procedimientos de instrucción, métodos y técnicas de instrucción, operación de controles del FFS o FTD (incluidos los paneles ambientales y de fallas), limitaciones del FFS o FTD y el equipo mínimo requerido para cada currículo.

### 5. Instrucción de vuelo para IDEs pilotos e IDEs FEs

5.1 Instrucción inicial y de transición de vuelo para IDEs pilotos e IDEs FEs que conducen verificaciones en vuelo o conducen OE. – De acuerdo con los Párrafos 121.1575 (e) y (f), la instrucción inicial y de transición de vuelo debe ser conducida en vuelo o en un FFS o FTD, para que los IDEs pilotos e IDEs FEs conduzcan verificaciones en vuelo o conduzcan OE, y debe incluir:

- a) medidas de seguridad para situaciones de emergencia que es probable que se presenten durante una verificación o la OE;
- b) posibles resultados de la ejecución incorrecta o inoportuna, o la no ejecución, de las medidas de seguridad durante la verificación o la OE;
- c) para los IDEs pilotos:
  - i) instrucción y práctica en la conducción de verificaciones y de la OE desde los asientos del piloto izquierdo y derecho en los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos para asegurar la competencia para conducir verificaciones de la competencia, verificaciones en línea, y OE, como sea aplicable, y
  - ii) medidas de seguridad que se deben tomar desde cualquiera de los asientos del piloto para situaciones de emergencia que es probable que se presenten durante una verificación de la competencia, verificación en línea, y OE, como sea aplicable; y
- d) para los IDEs FEs, instrucción para asegurar la competencia para conducir verificaciones de la competencia y la OE, como sea aplicable.

5.2 Instrucción inicial y de transición de vuelo para IDEs pilotos e IDEs FEs que conducen instrucción de vuelo o verificaciones en un FFS o FTD. – De acuerdo con el Párrafo 121.1575 (g), la instrucción inicial y de transición de vuelo debe ser conducida en un FFS o FTD para los IDEs pilotos e IDEs FEs que conducen instrucción de vuelo o verificaciones en un FFS o FTD, y debe incluir:

- a) instrucción y práctica en conducir verificaciones de la competencia en los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos, para asegurar la competencia para conducir verificaciones de la competencia; y
- b) instrucción en la operación del FFS o FTD para asegurar la competencia para conducir verificaciones de la competencia.

### 6. Crédito para la instrucción de IDEs pilotos e IDEs FEs – Múltiples explotadores

6.1 Instrucción equivalente. – Un POI puede aprobar que un IDE piloto o IDE FE preste servicio a más de un explotador. El POI puede determinar si la instrucción equivalente completada con un explotador puede acreditarse para el requisito de instrucción de IDE piloto o IDE FE para otro explotador. La instrucción acreditable puede incluir partes de instrucción en tierra e instrucción de vuelo. Por ejemplo, un IDE piloto o IDE FE puede ser elegible para obtener créditos de instrucción bajo las siguientes condiciones:

- a) ser empleado como examinador de un centro de instrucción;
- b) realizar verificaciones de la competencia regularmente; y
- c) utilizar los mismos procedimientos para todos los explotadores.

6.2 Instrucción adicional requerida. – Cuando los procedimientos, las aeronaves o los tipos de operaciones difieren, el POI debe exigir que el candidato a IDE piloto o IDE FE (para el servicio con el explotador adicional) completen la instrucción adicional adecuada. La instrucción adicional adecuada debe abordar las diferencias y puede comprender segmentos completos del currículo.

## Sección 4 – Generalidades – LAR 135

### 1. Objetivo

Esta guía se aplica específicamente a los IDEs pilotos e instructores dentro del entorno de instrucción y según lo definido en las Secciones 135.1105, 135.1145, 135.1150, 135.1155 y 135.1160. Esta guía proporciona a los inspectores de la AAC información relacionada con los programas de IDEs pilotos e instructores de los explotadores que operan según el LAR 135.

### 2. Requisitos reglamentarios

2.1 El Párrafo 135.1110 (a) (6) requiere que los explotadores proporcionen suficientes instructores de tierra calificados para llevar a cabo la instrucción en tierra requerida por el LAR 135.

2.2 El Párrafo 135.1110 (a) (6) también requiere que los explotadores proporcionen suficientes instructores de vuelo e IDEs pilotos para llevar a cabo la instrucción de vuelo y las verificaciones la competencia requerida por el LAR 135.

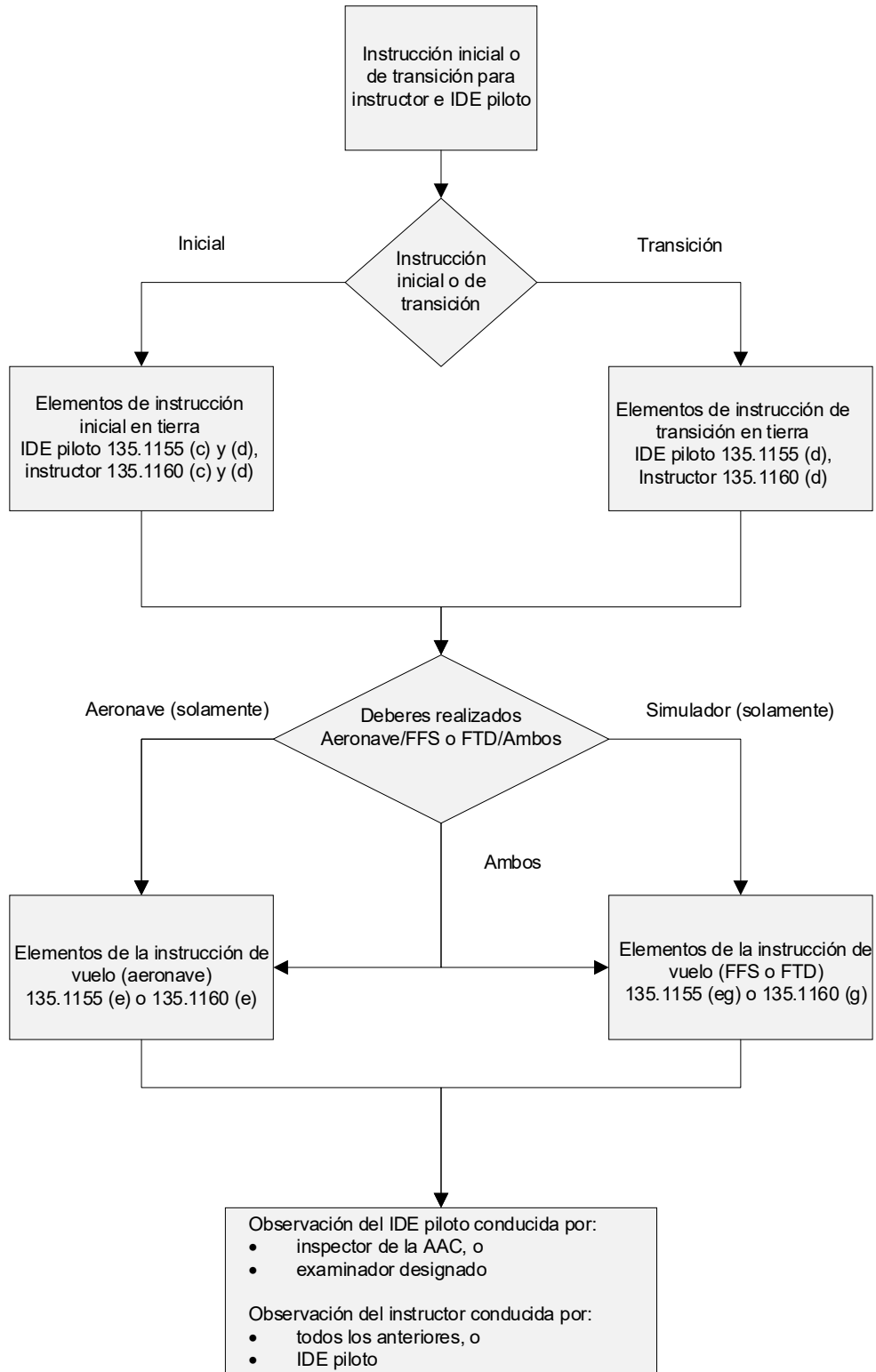
2.3 El Párrafo 135.1110 (d) especifica que cada instructor o IDE piloto responsable de una materia de instrucción o segmento de instrucción en particular (incluidos los segmentos de instrucción en tierra y de vuelo y las verificaciones de vuelo o verificaciones de competencia) deberá certificar la competencia y el conocimiento de las personas al completar esa instrucción o verificación.

2.4 La Sección 135.1115 especifica que otro explotador certificado según el LAR 135 o un centro de instrucción certificado según el LAR 142, que cumpla con el requisito del Párrafo 135.1115 (b) es elegible para realizar instrucción, pruebas y verificaciones bajo contrato u otro acuerdo para aquellas personas sujetas a los requisitos del LAR 135.

2.5 Las Secciones 135.1145 y 135.1155 especifican los requisitos de calificación e instrucción para los IDEs pilotos (Ver la Figura 4-3).

2.6 Las Secciones 135.1150 y 135.1160 especifican los requisitos de calificación e instrucción para los instructores de vuelo (Ver la Figura 4-3).

Figura 4-3 – Requisitos de calificación e instrucción de IDEs pilotos e instructores de vuelo



### 3. Definiciones

3.1 IDE piloto. – Un IDE piloto es un piloto aprobado por la AAC quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para evaluar y certificar el conocimiento y habilidades de otros pilotos.

3.2 IDE tripulante de cabina. – Un IDE tripulante de cabina es un tripulante de cabina aprobado por la AAC quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para evaluar y certificar el conocimiento y habilidades de otros tripulantes de cabina.

3.3 IDE despachador de vuelo. – Un IDE despachador de vuelo es un despachador de vuelo aprobado por la AAC quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para evaluar y certificar el conocimiento y habilidades de otros despachadores de vuelo.

3.4 Instructor de vuelo. – Un instructor de vuelo es un miembro de la tripulación de vuelo designado por el explotador, quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para instruir a otros miembros de la tripulación de vuelo en un segmento de instrucción de vuelo del programa de instrucción de ese explotador.

*Nota.* – El instructor de vuelo no requiere poseer una habilitación de instructor de vuelo cuando brinda instrucción según los programas de instrucción del LAR 135.

3.5 Instructor de tierra. – Un instructor de tierra es una personal seleccionada y calificada por el explotador, quién posee los conocimientos, instrucción y experiencia apropiados y ha demostrado habilidad para instruir a los miembros de la tripulación o despachadores de vuelo en segmentos diferentes del de instrucción de vuelo.

*Nota.* – El instructor de tierra no requiere poseer una habilitación de instructor de vuelo o de instructor de tierra cuando brinda instrucción según los programas de instrucción del LAR 135.

### 4. Características y rol del IDE piloto

El rol del IDE piloto es garantizar que el miembro de la tripulación de vuelo haya cumplido con los estándares de competencia antes de que el IDE piloto lo libere de la instrucción y garantizar que el miembro de la tripulación de vuelo mantenga esos estándares mientras permanece en el servicio de línea. La instrucción y el uso efectivos de IDEs pilotos por parte de un explotador garantizan que los miembros de la tripulación de vuelo estén estandarizados en su desempeño laboral. Un IDE piloto debe tener conocimiento de los requisitos aplicables de los LAR 61, 91, 119, 135 y 175, otras políticas aplicables de la AAC, prácticas de operación seguras y las políticas y procedimientos del explotador. Una vez aprobado, la conducta y la reputación profesional del IDE piloto o IDE FE siempre deben reflejarse positivamente en el empleador y la AAC.

### 5. Clasificación de los IDEs pilotos

5.1 Categorías de IDEs pilotos. – La calificación y la instrucción se establecen según los requisitos reglamentarios de las Secciones 135.1145 y 135.1155 y son específicos para las categorías de IDEs pilotos. Los reglamentos organizan a los IDEs pilotos en dos categorías con requisitos de calificación específicos para cada una. Las categorías de IDEs pilotos verificadores son:

- a) IDE piloto – Aeronave; e
- b) IDE piloto – FFS o FTD.

5.2 Funciones. – Las funciones específicas para las que se puede autorizar a un IDE piloto no están definidas por el LAR 135 para permitir flexibilidad durante la emisión de las aprobaciones de IDEs pilotos. Las aprobaciones de IDE piloto disponibles son las siguientes:

a) IDE piloto – Aeronave

- i) verificación de competencia de las Secciones 135.1010 y 135.1015, con las siguientes funciones opcionales:
  - prueba verbal o escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (8) para múltiples aviones,
  - prueba verbal o escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) para múltiples helicópteros, o
  - prueba verbal o escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) para aviones y helicópteros, y
- ii) verificación en línea de la Sección 135.1020 y experiencia operacional de la Sección 135.815, si corresponde, solo asiento del observador o todos los asientos (izquierdo, derecho y del observador), con las siguientes funciones opcionales:
  - prueba verbal o escrita del Párrafo 135.1010 (a) y/o prueba verbal o escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (8) para múltiples aviones,
  - prueba oral escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) para múltiples helicópteros; o
  - prueba oral escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) para aviones y helicópteros;

b) IDE piloto – FFS o FTD. – Verificación de competencia de las Secciones 135.1010 y 135.1015, con las siguientes funciones opcionales:

- i) prueba verbal o escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (8) para múltiples aviones,
- ii) prueba verbal o escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) para múltiples helicópteros, o
- iii) prueba verbal o escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) para aviones y helicópteros; y

c) Todos los IDEs pilotos

- i) verificaciones especiales conducidas como un segmento de calificación del programa de instrucción del explotador, siempre que el IDE piloto esté calificado en la actividad específica para la que está conduciendo la verificación especial (como operaciones Cat II y Cat III), y
- ii) instrucción y verificación en operaciones especiales como un módulo del programa de instrucción aprobado del explotador, siempre que el IDE piloto esté calificado en las operaciones específicas para las que está conduciendo la instrucción o verificación (aeródromos especiales o rutas internacionales).

## 6. Características y rol del instructor

Un instructor es una persona empleada por un explotador con el propósito de instruir o entrenar a los miembros de la tripulación y despachadores de vuelo bajo el programa de instrucción aprobado de un explotador. Los instructores deben tener conocimiento sobre los requisitos aplicables de los LAR 61, 63, 65, 91, 119, 135 y 175, sobre otras políticas aplicables de la AAC y las prácticas de operación seguras y sobre los procedimientos y políticas del explotador. Un instructor debe poseer habilidades para una comunicación efectiva y una conducta que siempre refleje profesionalismo y una actitud positiva con respecto a la seguridad operacional.

## 7. Instructor de vuelo

7.1 Un instructor de vuelo (aeronave) puede realizar instrucción de vuelo en una aeronave o en un FFS o FTD. Un instructor de vuelo (FFS o FTD) puede realizar instrucción de vuelo solo en un FFS o FTD.

7.2 Calificaciones e instrucción. – Para la autorización inicial y continua como instructor de vuelo (aeronave o simulador), un piloto debe cumplir con los requisitos de calificación e instrucción que se encuentran en las Secciones 135.1150 y 135.1160 según corresponda a las funciones de instructor solicitadas.

7.3 Actividades autorizadas. – Un instructor de vuelo (aeronave o FFS o FTD), cuando esté autorizado por el explotador, puede realizar las siguientes actividades de instrucción de vuelo cuando esté debidamente capacitado para la función. Los instructores pueden proporcionar:

- a) instrucción de vuelo en el programa de instrucción aprobado del explotador; y
- b) certificación de la competencia y el conocimiento satisfactorios de los miembros de la tripulación de vuelo después de completar un segmento o un módulo de instrucción de vuelo.

## 8. Instructor de tierra

8.1 Instrucción y calificación. – Una persona debe cumplir con los requisitos de instrucción y calificación del explotador para realizar instrucción en tierra.

8.2 Actividades autorizadas. Un instructor de tierra, cuando esté calificado y autorizado por el explotador, puede realizar lo siguiente:

- a) instrucción en tierra en el programa de instrucción aprobado del explotador; y
- b) certificación de la competencia y el conocimiento satisfactorios de los miembros de la tripulación y los despachadores de vuelo después de completar un segmento o un módulo de instrucción en tierra.

8.3 Registros de instrucción y calificación. – El explorador debe mantener la documentación de la instrucción y la calificación de cada instructor en tierra, y debe poner esa documentación a disposición de la AAC para su inspección cuando se lo solicite.

## 9. Características y rol de IDE tripulante de cabina e IDE despachador de vuelo

El papel del IDE es garantizar que el tripulante de cabina o el despachador de vuelo cumpla con los estándares de competencia al demostrar conocimiento y capacidad en las materias de instrucción requeridas por el LAR 121. El IDE debe tener conocimientos sobre los requisitos aplicables de los LAR 65, 91, 119, 135 y 175, otras políticas aplicables de la AAC, prácticas de operación seguras y las políticas y procedimientos del explotador.

## 10. IDE tripulante de cabina

10.1 Instrucción y calificación. – Un explotador que realice operaciones de transporte de pasajeros según el LAR 135 debe establecer y mantener un programa para instruir y calificar a los IDEs tripulantes de cabina. Una persona debe completar con éxito el currículo apropiado, incluida la verificación de competencia requerida, para calificar como IDE tripulante de cabina. Para mantener la calificación, los IDEs tripulantes de cabina deben completar con éxito el entrenamiento periódico, incluidas las verificaciones de competencia.

10.2 Actividades autorizadas. – Un IDE tripulante de cabina, cuando esté calificado y autorizado por el explotador, puede realizar lo siguiente:

- a) verificaciones de la competencia de tripulantes de cabina iniciales y periódicas; y
- b) certificación de la competencia y el conocimiento satisfactorios de los tripulantes de cabina después de completar la verificación de la competencia.

10.3 Registros de instrucción y calificación. – El explotador debe mantener la documentación de la instrucción y la calificación de cada IDE tripulante de cabina y debe poner esa documentación a disposición de la AAC para su inspección cuando se lo solicite.

## 11. IDE despachador de vuelo

11.1 Instrucción y calificación. – Un explotador que realice operaciones domésticas y/o internacionales según el LAR 135 puede establecer y mantener un programa para instruir y calificar a los IDEs despachadores de vuelo. Una persona debe estar “vigente y calificada” como despachador de vuelo para que el explotador lo califique como IDE despachador de vuelo. Para los fines de este capítulo, “vigente y calificada” con respecto a un IDE despachador de vuelo significa que una persona ha completado con éxito todos los requisitos de instrucción y calificación de la Sección 135.1595 (incluidas las verificaciones de la competencia) y cualquier requisito de OJT del explotador.

*Nota.* – Para mantener la calificación como IDE despachador de vuelo, una persona debe permanecer vigente y calificada como despachador de vuelo completando con éxito el entrenamiento periódico, incluidas las verificaciones de competencia.

11.2 Actividades autorizadas. – Un IDE despachador de vuelo, cuando esté calificado y autorizado por el explotador, puede realizar lo siguiente:

- a) verificaciones de la competencia de despachadores de vuelo iniciales y periódicas; y
- b) certificación de la competencia y los conocimientos satisfactorios de los despachadores de vuelo después de completar la verificación de la competencia.

11.3 Registros de instrucción y calificación. – El explotador debe mantener la documentación de la instrucción y la calificación de cada IDE despachador de vuelo y debe poner esa documentación a disposición de la AAC para su inspección cuando se lo solicite.

## Sección 5 – Aprobación y vigilancia de inspectores del explotador pilotos – LAR 135

### 1. Introducción

1.1 Esta sección trata los procedimientos para la aprobación y vigilancia de los IDEs pilotos. Todos los IDEs pilotos deben estar aprobados por el POI del explotador. La aprobación se basa en el hecho de que el candidato tenga:

- a) las licencias y habilitaciones apropiadas;
- b) que esté calificado de acuerdo con el programa de instrucción aprobado del explotador, comprendiendo los programas de instrucción inicial, de transición o de promoción;
- c) haber completado el programa de instrucción aprobado del explotador de IDE piloto, para las funciones de IDE apropiadas; y
- d) haber demostrado la habilidad para conducir verificaciones y evaluar el desempeño de los miembros de la tripulación de vuelo a satisfacción del inspector de la AAC.

1.2 En la Figura 4-2 se encuentra la ayuda de trabajo para la aprobación de IDE piloto.

1.3 En la Tabla 4-1 se encuentra la lista de verificación que se utilizará para la aprobación de los IDEs.

1.4 El proceso de aprobación del IDE sigue el proceso de cinco fases descrito a continuación.

## 2. Desarrollo de las fases

2.1 Fase uno. – Familiarización del explotador con los requerimientos y la preparación de la carta de solicitud.

2.1.1 La Fase uno del proceso de aprobación del IDE piloto involucra una reunión entre el POI y el explotador.

2.1.2 El POI debe asegurarse de que el explotador entienda los requisitos de instrucción y entrenamiento del IDE piloto y que el candidato propuesto debe demostrar ante un inspector de la AAC, en forma satisfactoria, la habilidad para llevar a cabo las funciones correspondientes a un IDE, antes de la aprobación. El POI también debe asegurarse que el explotador tenga conocimiento de la documentación necesaria para iniciar el proceso de aprobación que se detalla a continuación:

- a) la carta de solicitud constituye la propuesta inicial del explotador. Se origina desde el explotador y no desde un centro de instrucción, candidato o de otra parte interesada. La misma incluye:
  - i) nombre completo del candidato,
  - ii) dirección comercial,
  - iii) número la licencia, habilitaciones correspondientes y certificado de aptitud psicofísica aplicable,
  - iv) posición de trabajo actual como miembro de la tripulación de vuelo,
  - v) clasificación solicitada de IDE piloto,
  - vi) tipo de aeronave,
  - vii) un breve resumen de los antecedentes y experiencia aeronáutica del candidato, y
  - viii) copias los registros de instrucción del candidato, incluyendo instrucción inicial, de transición o de promoción en el tipo de aeronave solicitada; registros del entrenamiento periódico más reciente aplicable; y registro de la instrucción como IDE piloto.

*Nota.* – El POI puede solicitar que esta información sea ampliada para adecuarla a las circunstancias.

2.2 Fase dos. – Entrega de la documentación.

2.2.1 La Fase dos comienza cuando el explotador envía al POI la documentación requerida para su evaluación. Este envío puede ser realizado por correo normal o electrónico, por fax o por cualquier otro medio mutuamente aceptado por el explotador y el POI. Inicialmente, el POI deberá revisar la información para determinar si el candidato cumple con los requerimientos básicos de calificación para el tipo de aprobación de IDE solicitado (ver la Sección 4 de este capítulo).

2.2.2 Si la documentación es inaceptable, el POI deberá devolverla con una declaración acerca de la razón por la que no ha sido aceptada.

2.2.3 Si la documentación es aceptable, el POI iniciará la Fase tres.

2.3 Fase tres. – Revisión de la documentación.

2.3.1 El POI verificará la licencia y habilitaciones correspondientes y antecedentes del candidato a IDE, cumpliendo con los procedimientos que la AAC haya estipulado. Luego el POI, deberá crear un registro para el individuo, según las normas establecidas por la AAC.

*Nota.* – La creación del registro, en este punto del proceso, permitirá la inclusión de documentación referida a acciones subsiguientes relacionadas con el individuo que no tiene registros rechazados. Si la AAC posee algún sistema informatizado de seguimiento de la actividad de cada IDE, se podrá utilizar el mismo para la verificación de los certificados y antecedentes del candidato a IDE.

2.3.2 Antes de que el POI, pueda evaluar a un tripulante para su aprobación como IDE piloto o IDE FE, debe haber completado toda la instrucción requerida. Los registros de instrucción del candidato deben demostrar, de manera satisfactoria, el cumplimiento de la instrucción inicial, de transición o de promoción y toda la instrucción requerida según el programa de instrucción aprobado del explotador para la clasificación especificada de IDE piloto. El programa de instrucción aprobado del explotador debe contener toda la instrucción requerida por las Secciones 135.1145 y 135.1155, según corresponda a la aprobación que se intenta obtener.

2.3.3 Los requisitos de instrucción del IDE piloto se identifican en la Sección 135.1155. Cuando se solicitan funciones adicionales del IDE piloto, el explotador debe asegurarse de que se complete la instrucción correspondiente del IDE piloto:

- a) aeronaves que requieren una habilitación de tipo:
  - i) un piloto IDE aprobado para realizar las verificaciones en línea de la Sección 135.1020 puede ser aprobado para realizar las pruebas orales o escritas de los Párrafos 135.1010 (a) (1) a (9) si el piloto IDE está vigente y calificado, incluida la habilitación de tipo, en la aeronave específica. El explotador debe realizar una instrucción adicional para el IDE piloto en esta función adicional. Ver la Sección 6 de este capítulo, y
  - ii) un IDE piloto puede ser aprobado para realizar las pruebas orales o escritas de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) si el IDE piloto está vigente y calificado; el IDE piloto no está obligado a tener la habilitación de tipo para la aeronave específica. El explotador debe realizar una instrucción adicional para el IDE piloto en esta función adicional. Ver la Sección 6 de este capítulo; y
- b) aeronaves que no requieren una habilitación de tipo:
  - i) un IDE piloto aprobado para realizar las verificaciones en línea de la Sección 135.1020 puede ser aprobado para realizar las pruebas orales o escritas u orales de los Párrafos 135.1010 (a) (1) a (9) si el piloto IDE está vigente y calificado en la aeronave específica. El explotador debe realizar una instrucción adicional para el IDE piloto en esta función adicional. Ver la Sección 6 de este capítulo, y
  - ii) un IDE piloto puede ser aprobado para realizar las pruebas orales o escritas de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) si el IDE piloto está vigente y calificado; no se requiere que el IDE piloto esté calificado para la aeronave específica. El explotador debe realizar una instrucción adicional para el IDE piloto en esta función adicional. Ver la Sección 6 de este capítulo.

2.3.4 Si luego de revisar la documentación, el POI determina que el candidato no alcanza a calificar como IDE piloto, deberá brindar al explotador una declaración acerca de la razón para la no aprobación.

## 2.4 Fase cuatro. – Evaluación del IDE piloto.

2.4.1 Con el objeto de evaluar efectivamente al candidato, los inspectores de la AAC que realizan esta tarea deben estar familiarizados con los procedimientos del explotador. Los inspectores de la AAC deben también estar familiarizados con cualquier requerimiento reglamentario especial que afecte al explotador, tales como condiciones especiales contenidas en las OpSpecs y exenciones.

2.4.2 Selección de tripulantes de vuelo para la evaluación del candidato. – El inspector de la AAC que está llevando a cabo una evaluación para la aprobación inicial de un IDE piloto, deberá observar al candidato mientras éste lleva a cabo una verificación real. El propósito de la evaluación es asegurarse que el candidato ha adquirido las habilidades requeridas para el aleccionamiento previo, evaluación y aleccionamiento posterior de un miembro de la tripulación de vuelo. El miembro de la tripulación de vuelo que recibe la verificación debe ser un miembro de la tripulación de línea, que necesita ser evaluado debido a que su vigencia está próxima a caducarse. El miembro de la tripulación de vuelo no será un instructor ni un IDE piloto, a menos que haya recibido la aprobación previa por parte del POI. Dicha aprobación se reserva para circunstancias inusuales.

2.4.3 Habilidades de vuelo del candidato. – Excepto para la aprobación de primer grupo de candidatos, la evaluación no conlleva una evaluación de las habilidades de vuelo del candidato en un puesto de la tripulación de vuelo. El explotador no debe solicitar la aprobación de un individuo como IDE piloto, cuando existe alguna duda sobre las habilidades de vuelo del individuo en un puesto de la tripulación de vuelo. Si el POI tiene razones para cuestionar la competencia del candidato, la evaluación no será llevada a cabo hasta que su competencia sea verificada. Una manera aceptable de verificar la competencia del candidato es evaluar al candidato. El inspector de la AAC puede conducir una verificación de la competencia o una verificación en línea programada del candidato antes de conducir la evaluación oficial para IDE piloto.

2.4.4 Evaluación satisfactoria. – Si el inspector de la AAC determina que el candidato cumple con los criterios para la aprobación solicitada, informará al candidato que será entregada una recomendación de aprobación al POI. En este caso, el candidato certificará la competencia del miembro de la tripulación de vuelo verificado y completará las tareas necesarias de mantenimiento de registro. El POI puede permitir que el nuevo IDE piloto sea programado como tal, en forma inmediata, aun cuando el procesamiento de la carta de aprobación no haya sido completado, siempre que se haya ingresado el registro de evaluación satisfactoria en la AAC.

2.4.5 Evaluación no satisfactoria. – Si el inspector de la AAC determina que el candidato no califica para la aprobación solicitada, informará al candidato que la aprobación es denegada. En tal caso, el inspector de la AAC debe determinar si el miembro de la tripulación de vuelo que recibe la verificación tuvo un desempeño satisfactorio y certificar la competencia de dicho tripulante y completar los registros necesarios.

*Nota.* – El fracaso de un candidato no es común y, usualmente, finaliza la elegibilidad de ese candidato para obtener la condición de IDE piloto. En raras circunstancias, el POI, puede permitir una re-evaluación. En tal caso, el explotador debe llevar a cabo el suficiente entrenamiento adicional, re-certificar la idoneidad del candidato y programar una nueva evaluación a ser llevada a cabo por un inspector de la AAC.

2.5 Fase cinco. – Aprobación del IDE piloto.

2.5.1 Todos los IDEs pilotos aprobados para operaciones según el LAR 135 deben ser aprobados por el POI del explotador.

2.5.2 Carta de aprobación. – Los POI solo pueden aprobar IDEs pilotos para los explotadores bajo su supervisión. La aprobación de un IDE piloto se realizará en forma de carta de aprobación dirigida a un funcionario responsable del explotador y firmada por el POI o un representante aprobado por el POI. Ver la Figura 4-5 para un ejemplo de carta de aprobación de IDE piloto. Esta carta de aprobación puede transmitirse al explotador por correo convencional, correo electrónico, fax o por otros medios aceptables para el explotador y el POI. El POI debe conservar una copia de la carta de aprobación junto con la carta original de nominación del candidato por parte del explotador. La carta de aprobación debe contener lo siguiente:

- a) identificación del explotador para el cual se otorga la aprobación;
- b) nombre del IDE piloto y número de licencia de vuelo correspondiente;
- c) clasificación del IDE piloto aprobado;
- d) especificación de categoría, clase o tipo de aeronave;
- e) autorizaciones y limitaciones; y

- f) fecha de entrada en vigor de cada aprobación. (Dado que las distintas aprobaciones pueden producirse en momentos diferentes, esta información simplifica las comprobaciones de registros. La fecha en la que un inspector de la AAC recomendó la aprobación del IDE piloto para su aprobación será la fecha de entrada en vigor de la aprobación).

*Nota. – Según los LAR OPS, no se especifica un plazo normal de caducidad para las aprobaciones de IDEs pilotos. Sin embargo, los IDEs pilotos deben seguir demostrando competencia y capacidad en aquellas funciones autorizadas. Dado que los requisitos de vigilancia de los IDEs pilotos tienen intervalos definidos, la necesidad de volver a emitir aprobaciones no está justificada, es ineficiente y, por lo tanto, no es necesaria. Los inspectores de la AAC realizan evaluaciones de desempeño de los IDEs pilotos de manera continua y abordan las deficiencias según sea necesario. Los IDEs pilotos son seleccionados, designados e instruidos para satisfacer las necesidades del explotador a fin de cumplir con los requisitos reglamentarios. Por lo tanto, la aprobación de un IDE piloto puede otorgarse, limitarse o retirarse a discreción del POI por cualquier motivo que la AAC considere apropiado. A los IDEs pilotos que se desempeñan mal como tales, o que requieren recursos excesivos para su gestión, se les puede retirar su aprobación para garantizar la eficacia continua del programa de IDEs.*

### 2.5.3 Carta de aprobación – Otras copias

2.5.3.1 El original de la carta de aprobación será enviado al explotador para el cual el IDE piloto fue aprobado.

2.5.3.2 Una copia de la carta de aprobación será mantenida en los registros del POI junto con la carta de solicitud inicial para IDE piloto. LA documentación adicional remitida junto con la carta de solicitud también debe ser adjuntada.

2.5.3.3 Cuando el candidato es un instructor de un centro de instrucción y está aprobado para evaluar al personal de un explotador, una copia de la carta de aprobación será enviada al centro de instrucción, para ser incluida en sus archivos.

2.5.3.4 El POI debe asegurarse que los registros de aprobación sean ingresados apropiadamente en la base de datos de la AAC. Cada vez que se otorga o retira una aprobación, el POI deberá asegurarse que el archivo del explotador refleje con precisión lo siguiente:

- a) el número actual de IDEs pilotos vigentes aprobados para ese explotador; y
- b) la correcta condición del individuo.

## **3. Aprobación del grupo inicial de inspectores del explotador**

3.1 Durante las primeras fases del establecimiento de un programa de IDEs pilotos, se requiere la conformación del grupo inicial de IDEs. Los candidatos al grupo inicial IDEs pilotos deben, primero, calificarse completamente como miembros de la tripulación de vuelo y luego ser instruidos, evaluados y aprobados como IDEs pilotos. Dado que el LAR 135 no contempla un proceso de instrucción para el grupo inicial de IDEs, en esta sección se provee orientación al respecto. El proceso que sigue es valioso para el inicio de las operaciones, debido a dos razones:

- a) es una manera práctica de iniciar y construir un programa de IDEs pilotos; y
- b) toma ventaja de los vuelos de demostración, cuando el solicitante o explotador se encuentra sujeto a la observación directa de los inspectores de la AAC, con efectos deseables sobre el programa de IDEs pilotos.

3.2 Carta de solicitud del explotador. – El OI a cargo de la certificación o vigilancia, programará con el solicitante o explotador, la aprobación de uno o más candidatos para formar un grupo inicial de IDEs pilotos temporales. El solicitante o explotador enviará una carta de solicitud, tal como se describe precedentemente en esta sección. Esta carta comprende la solicitud para la conformación de un grupo inicial de IDEs pilotos y una descripción de la instrucción que ellos deberán realizar.

3.3 Carta de aprobación. – El POI aprobará a los candidatos, usando los procedimientos previamente descritos en esta sección. La carta de aprobación del grupo inicial es temporal y será reemplazada por una permanente, luego de que el IDE piloto esté completamente calificado. La carta del grupo inicial deberá contener una declaración similar a la siguiente:

“(Nombre de la persona) está aprobado como IDE piloto del grupo inicial con las siguientes funciones, con el propósito de iniciar las operaciones con el (tipo de aeronave) para (nombre del explotador). Esta aprobación expira el (fecha de expiración).”

#### 4. Instrucción, certificación y calificación del grupo inicial

4.1 El explotador proveerá un proceso completo de calificación para su grupo inicial de IDEs pilotos.

4.2 Instrucción y certificación iniciales. – El explotador debe, en primer lugar, planificar que el grupo inicial de IDEs pilotos sea capacitado y certificado apropiadamente para sus posiciones de trabajo como miembro de la tripulación de vuelo. El explotador puede proveer la instrucción inicial por medio de la contratación de servicios de instrucción del fabricante, de otro explotador que opere según el mismo reglamento o de individuos debidamente calificados. Un inspector de la AAC o un examinador designado puede certificar al grupo inicial, siempre y cuando dicho examinador esté empleado por un explotador certificado del Estado o por un centro de instrucción certificado por la AAC.

4.3 Adquiriendo competencia como instructores. – Después de la instrucción y certificación inicial, los IDEs pilotos pertenecientes al grupo inicial adquirirán competencia en el programa de instrucción propuesto del explotador, instruyéndose entre ellos o, en el caso de un único IDE piloto, auto instruyéndose. Durante esta instrucción, un explotador puede hacer arreglos para un piloto del fabricante, de otro explotador o de otra procedencia, actuar como piloto de seguridad o piloto instructor.

4.4 Verificaciones de la competencia. – Después de que los IDEs pilotos del grupo inicial han alcanzado su competencia como instructores, pueden comenzar con la instrucción y verificación de otro grupo inicial de IDEs pilotos de acuerdo con los segmentos de instrucción de vuelo y de calificación inicialmente aprobados del explotador. Cada verificación será observada por un inspector de la AAC, que posea una licencia apropiada y habilitación en el tipo de aeronave. Si el inspector de la AAC determina que el desempeño de un IDE piloto del grupo inicial que conduce una verificación es satisfactoria, recomendará al inspector de la AAC a cargo de la certificación o vigilancia que el candidato sea aprobado como IDE piloto del grupo inicial para ese tipo de verificación. Un IDE piloto del grupo inicial puede verificar a otro en su misma condición, repitiendo el proceso hasta que cada candidato haya sido aprobado como IDE piloto o haya sido eliminado del programa. Si solamente una persona está siendo considerada para ser IDE piloto del grupo inicial, un inspector de la AAC observará a dicha persona mientras conduce la verificación de otro miembro de la tripulación de vuelo. Si el desempeño del candidato es satisfactorio, el inspector de la AAC recomendará al POI, que dicho candidato sea removido de su condición temporal y aprobado como IDE piloto del explotador a tiempo completo.

4.5 Experiencia operacional. – A los IDEs pilotos del grupo inicial, se les permitirá adquirir horas de vuelo de OE, en cualquier vuelo cuya realización pueda ser considerada como válida para alcanzar el requerimiento de horas de vuelo para vuelos de demostración (incluyendo vuelos de instrucción, vuelos ferry y vuelos de demostración en rutas representativas del explotador). Los IDEs pilotos del grupo inicial, pueden incrementar sus horas de vuelo de OE mientras ellos están:

- a) conduciendo verificaciones en aeronaves;
- b) supervisando la OE de otros miembros de la tripulación de vuelo;
- c) siendo verificados; o
- d) adquiriendo OE bajo la supervisión de otro IDE piloto del grupo inicial.

4.5.1 Los IDEs pilotos del grupo inicial, deben recibir una verificación en línea y conducir una verificación en línea, durante un vuelo de demostración en ruta o durante un vuelo ferry. El mismo proceso (ver arriba) se aplicará: un IDE piloto del grupo inicial, verifica en línea a otro, mientras es observado por un inspector de la AAC. Si el desempeño del IDE piloto es satisfactorio, el inspector de la AAC puede recomendar que la persona sea removida de su condición temporal y aprobada como IDE piloto del explotador a tiempo completo. Si hay solamente un IDE piloto del grupo inicial, el inspector de la AAC conducirá la verificación en línea.

## 5. Aprobación de un IDE piloto en múltiples aeronaves

5.1 Antes de que un candidato pueda ser aprobado como IDE piloto en más de un tipo de aeronave, el explotador debe demostrar que existe la necesidad de hacerlo. El candidato debe estar completamente calificado y vigente en cada tipo de aeronave. Los inspectores de la AAC que supervisan a los IDEs deben ser prudentes en la aprobación de los IDEs pilotos y cuidadosos en la vigilancia de su desempeño. Existen varias combinaciones aceptables de aprobaciones de IDEs pilotos:

- a) Todos los aviones monomotor, de categoría normal o commuter. – Un IDE piloto puede ser aprobado para servir en todos los aviones monomotor, de categoría normal o commuter que un explotador opera según el LAR 135;
- b) Helicópteros. – Un IDE piloto puede ser aprobado para servir en dos tipos diferentes de helicópteros;
- c) Aeronaves de despegue vertical (grandes o pequeñas). – Un IDE piloto puede ser aprobado para servir en dos tipos diferentes de aeronaves de despegue vertical;
- d) Más de una familia de aeronaves. – Un IDE piloto puede ser aprobado para servir en una combinación de dos de las siguientes familias de aeronaves:
  - i) una serie de aviones multimotor, de categoría normal o commuter,
  - ii) aviones monomotor, de categoría normal o commuter,
  - iii) helicópteros, y
  - iv) aeronaves de despegue vertical (grandes o pequeñas); y
- e) Más de un tipo de aeronave de categoría commuter o transporte. – Antes de que un candidato pueda ser aprobado como IDE piloto – Aeronave, en dos tipos de aeronaves de categoría commuter o dos tipos de aeronaves de categoría de transporte, los POIs deben asegurarse de que se cumplan las siguientes condiciones:
  - i) IDE pilotos con autorización según la Sección 135.1010 o la Sección 135.1015. El candidato debe haber registrado al menos 500 horas como PIC en cada tipo, y
  - ii) IDE piloto con autorización según la Sección 135.1020 solamente - Todos los asientos. El candidato debe haber registrado al menos 100 horas como PIC en cada tipo y al menos 1000 horas como PIC en aviones de categoría de transporte o commuter.

## 6. Aprobación de un IDE piloto para múltiples explotadores

Este párrafo provee un método estandarizado para aprobar a un IDE piloto para servir a múltiples explotadores. Cuando se satisfacen las siguientes consideraciones, el POI del explotador puede emitir una carta de aprobación. Solo un explotador puede figurar en la carta de aprobación de un IDE piloto. La aprobación de un IDE piloto para servir a más de un explotador está limitada a los casos en que, a juicio de los POIs, la aeronave, los manuales de operación de la aeronave, los procedimientos y las listas de verificación son compatibles entre sí. Se pueden establecer disposiciones para la aprobación de IDEs pilotos de múltiples explotadores con un solo piloto según el LAR 135, explotadores de un solo PIC según el LAR 135, o explotadores según el LAR 135 con programas que sean compatibles a juicio del POI del explotador respectivo. El POI de un explotador también puede aprobar un IDE piloto o para prestar servicios a múltiples explotadores de manera temporal cuando se inicia una operación de puesta en marcha o cuando se introduce un nuevo equipo. Se pueden realizar otras aprobaciones múltiples con el consentimiento de la oficina de certificación de la AAC cuando esté justificado. Para situaciones únicas, se puede consultar a la oficina de certificación de la AAC para obtener información adicional.

## 7. IDEs e instructores de centros de instrucción

7.1 Los centros de instrucción han puesto a disposición de una amplia gama de usuarios de la aviación, incluidos los explotadores con flotas más pequeñas y aeronaves más pequeñas, la instrucción, entrenamiento y la verificación en FFSS o FTDs. Con la aprobación del POI, un empleado de un centro de instrucción conforme al LAR 142 puede prestar servicios a uno o más explotadores como IDE piloto por contrato. La guía contenida en este párrafo se aplica al personal del centro de instrucción al que se le ha solicitado prestar servicios como IDE piloto por contrato.

7.2 El POI aprueba al candidato a IDE piloto. – Solo el POI puede aprobar a un IDE piloto para su uso en el programa de instrucción de un explotador. Se aplican los procedimientos normales, que incluyen una carta de solicitud del explotador y una carta de aprobación del POI del explotador.

7.3 Función del responsable de los centros de instrucción de la AAC. – Sin disminuir la responsabilidad o autoridad del POI, la experiencia ha demostrado que el responsable de los centros de instrucción de la AAC puede estar en la mejor posición para realizar evaluaciones de calidad en los centros de instrucción en nombre de la AAC. El responsable de los centros de instrucción de la AAC evalúa continuamente los programas de instrucción que lleva a cabo un centro de instrucción para la certificación de personal aeronáutico según el LAR 61. De manera similar, este responsable evalúa a los instructores y examinadores empleados por un centro de instrucción. A pedido del POI, el responsable de un centro puede, por lo tanto, ayudar con la evaluación de la solicitud de un explotador para utilizar los servicios de un empleado de un centro como IDE piloto contratado.

7.4 Programación de IDEs pilotos de uso múltiple y mantenimiento de su condición. – Antes de que se realice una aprobación múltiple, el inspector responsable de la certificación o vigilancia debe asegurarse de que los explotadores comprendan que la programación y el uso del IDE piloto es su responsabilidad. Un explotador que celebre un acuerdo de uso múltiple puede emplear un IDE piloto a tiempo parcial, puede contratar a otro explotador o centro de instrucción para que proporcione un IDE piloto, o puede contratar directamente al IDE piloto.

*Nota.* – Cada explotador es responsable de garantizar que el IDE piloto se mantenga actualizado según el reglamento de operación correspondiente y la Sección 4 de este capítulo y que se desempeñe adecuadamente al prestar servicios al explotador.

7.5 Emisión de cartas de aprobación adicionales. – Un explotador que busque la aprobación de IDE piloto para una persona que se desempeña como IDE piloto para otro explotador debe proporcionar la información necesaria a su POI. El POI del explotador debe considerar los medios que utilizará el explotador para instruir, calificar y mantener la calificación del candidato a IDE piloto contratado y la documentación que se requerirá. Los IDEs pilotos contratados pueden cumplir con los requisitos de entrenamiento periódico para más de un explotador simultáneamente. Cuando el explotador y el POI hayan acordado la instrucción y calificación necesarias para el IDE piloto contratado, el explotador debe enviar una carta de solicitud por escrito al POI, como se describió anteriormente en esta sección. Cuando el segundo POI o los subsiguientes aprueban a la persona como IDE piloto para su explotador, ese POI emitirá una carta de aprobación adicional siguiendo los procedimientos descritos anteriormente. Además, si el IDE piloto sujeto es un empleado de un centro de instrucción según el LAR 142, el POI enviará una copia de la nueva carta de aprobación al responsable del centro de instrucción de la AAC.

7.6 Responsabilidad de supervisión principal. – Cada explotador para el cual una persona está aprobada como IDE piloto, junto con el POI del explotador, tiene la responsabilidad de supervisar al IDE piloto contratado. Cuando el IDE piloto es empleado de un centro de instrucción, el responsable del centro de instrucción de la AAC puede brindar asistencia según lo solicite el POI con esta responsabilidad. Sin embargo, cualquier POI que haya emitido una carta de aprobación al IDE piloto puede realizar actividades de vigilancia en cualquier momento.

7.7 Carta de aprobación del IDE piloto contratado. – Cuando se aprueba un IDE piloto contratado para un explotador, el POI de ese explotador emitirá una carta de aprobación que muestre el explotador, la clasificación del IDE piloto, el tipo de aeronave autorizada y el tipo de verificaciones autorizadas (por referencia reglamentaria).

7.8 Mantenimiento de registros. – Cada explotador está obligado por sus reglamentos de operación a mantener registros de instrucción y calificación de sus IDEs pilotos. Esta responsabilidad no se puede delegar. Sin embargo, mediante un acuerdo entre el explotador y el centro de instrucción, un centro de instrucción puede mantener registros de instrucción y calificación de un IDE piloto contratado. Este acuerdo debe estar documentado en el sistema de mantenimiento de registros de cada explotador y debe ser aprobado por el POI. El POI debe mantener un registro en el archivo del explotador que documente los detalles de cualquier acuerdo de este tipo, incluida la ubicación en el OM donde se describe dicho acuerdo.

## **8. Porcentaje de fallas del tripulante**

El incumplimiento reiterado de un solo miembro de la tripulación de vuelo o el incumplimiento de varios miembros de la tripulación de vuelo durante las verificaciones de la competencia puede indicar una deficiencia en el programa de instrucción. Los inspectores de la AAC responsables de la certificación o vigilancia deben solicitar a los explotadores que notifiquen a la AAC cuando se produzca un desempeño insatisfactorio de un miembro de la tripulación de vuelo. Las deficiencias identificadas deben investigarse con prontitud y deben tomarse acciones correctivas.

## **9. Vigilancia de los IDEs pilotos**

9.1 La oficina de certificación o vigilancia de la AAC debe establecer un programa de vigilancia para cada IDE piloto en el momento de su aprobación.

9.2 Observación del IDE piloto cada dos años. – El programa de vigilancia de la AAC debe incluir una observación por parte de un inspector de la AAC, o de un examinador designado, de cada IDE piloto aprobado en su área de responsabilidad al menos una vez cada 24 meses. Las observaciones del IDE piloto deben realizarse mientras el IDE piloto está realizando una actividad de verificación aprobada. Por ejemplo, un IDE piloto aprobado para realizar verificaciones de competencia y verificaciones en línea debe ser observado realizando una verificación de competencia en la aeronave o en FFS o FTD o realizando una verificación en línea. A discreción del POI, no es necesario repetir una observación realizada por otro POI o por un responsable de centros de instrucción de la AAC para una verificación según el mismo reglamento. Es responsabilidad del explotador mantener los registros que demuestren que se ha completado esta observación.

*Nota.* – En el Párrafo 135.1155 (a) (2), la frase “verificación de competencia” se usa ampliamente para incluir las verificaciones requeridas según el LAR 135 que evalúan la competencia o habilidad de vuelo de un piloto. La observación de un IDE piloto que realiza cualquiera de las siguientes verificaciones puede cumplir con el requisito del Párrafo 135.1155 (a) (2): verificación de competencia de PIC o SIC según el Párrafo 135.1010 (b), verificación de la competencia de PIC o SIC según la Sección 135.1015 o verificación en línea de PIC según la Sección 135.1020. Un inspector de la AAC o examinador designado debe observar al IDE piloto realizando una verificación apropiada para las funciones de verificación aprobadas para ese IDE piloto. Por ejemplo, un IDE piloto que solo está autorizado para realizar verificaciones en línea de PIC según la Sección 135.1020 debe ser observado realizando una verificación en línea de PIC.

9.2.1 Limitaciones de las aeronaves con dos asientos para pilotos. – Los inspectores pueden encontrar dificultades para llevar a cabo la vigilancia de los IDEs pilotos cuyas actividades están restringidas a aviones o helicópteros de dos plazas. En tales casos, puede que no sea posible que un inspector de la AAC observe al IDE piloto realizando verificaciones reales. En lugar de estas observaciones, el POI puede revisar las actividades del IDE piloto y disponer que un inspector de la AAC administre las verificaciones de la competencia y en línea del IDE piloto.

9.3 Requisitos de instrucción. – Antes de que el POI pueda evaluar a un candidato para su observación cada 24 meses como IDE piloto, se debe completar toda la instrucción requerida. Los registros de instrucción del IDE piloto deben mostrar la finalización satisfactoria de la instrucción inicial, de transición o de promoción y toda la instrucción requerida según el programa de instrucción de IDE piloto aprobado para el explotador para la clasificación especificada. El programa de instrucción aprobado debe contener toda la instrucción requerida por las Secciones 135.1145 y 135.1155, que sea aplicable a la aprobación que se busca.

9.4 Informe periódico del explotador. – El POI debe hacer los arreglos necesarios para que el explotador le entregue un informe periódico de las actividades de cada IDE piloto, incluyendo una tasa de aprobación/reprobación, para que coincida con la revisión periódica del POI (anual, semestral u otra). Los POIs pueden hacer los arreglos necesarios para que estos informes lleguen en un momento que satisfaga las necesidades del POI. Un IDE piloto debe ser lo suficientemente activo como para retener los conocimientos y las habilidades requeridas. Este nivel de actividad puede variar según la función del IDE piloto, el tamaño del explotador y la cantidad de IDEs pilotos aprobados. El POI debe reevaluar específicamente la necesidad del explotador de aquellos IDEs pilotos cuyos registros indiquen niveles bajos de actividad o cuando se observan deficiencias en el desempeño de las funciones autorizadas.

9.5 Retiro de la aprobación del IDE piloto. – Las razones del POI para retirar la aprobación de un IDE piloto pueden incluir la falta de actividad del IDE piloto, una solicitud del explotador o un desempeño insatisfactorio por parte del IDE piloto. Para retirar la aprobación de un IDE piloto, el POI debe notificar al explotador por carta que se retira la aprobación. La carta debe incluir el nombre del IDE piloto, la fecha efectiva del retiro y el motivo del retiro de la aprobación. Si se retira la aprobación de un IDE piloto debido a un desempeño insatisfactorio, la carta de retiro debe enviarse al explotador por correo certificado con acuse de recibo.

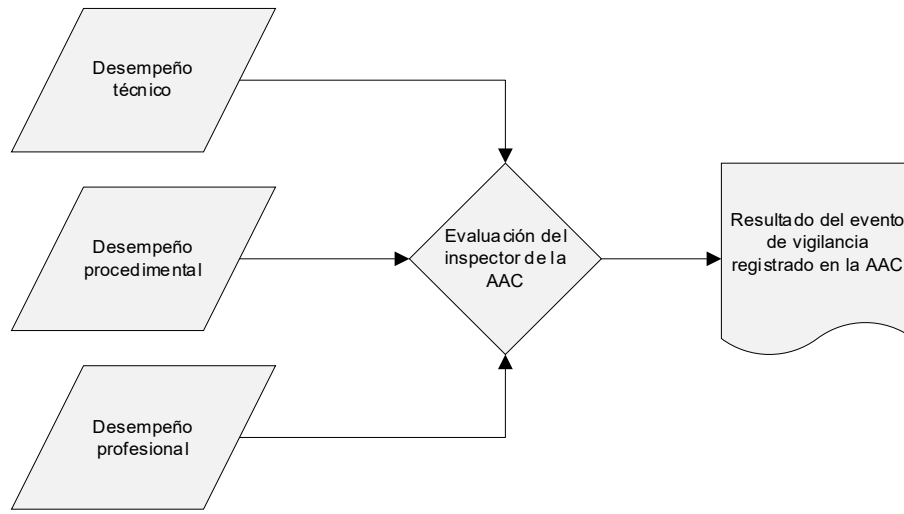
*Nota.* – Según los LAR OPS, no se especifica un plazo normal de caducidad para las aprobaciones de IDEs pilotos. Los IDEs pilotos contratados que sean empleados de un centro de instrucción según el LAR 142 tendrán su plazo sujeto a la continuidad del empleo en el centro de instrucción y al mantenimiento de su calificación de instructor o examinador en el centro empleador.

9.6 Autoridad del POI. – La aprobación de un IDE piloto puede otorgarse, limitarse o retirarse a discreción del POI.

9.7 Consideraciones para la vigilancia. – Este párrafo explica los métodos y consideraciones que los inspectores de la AAC deberán tener en cuenta para una vigilancia efectiva:

- a) Elementos de una evaluación de IDE piloto. – Mantener registros de vigilancia precisos en el sistema apropiado de la AAC es crucial para la gestión a largo plazo de cada IDE piloto;
- b) Tipos de actividades de vigilancia. – Las actividades de vigilancia del inspector de la AAC se describen a continuación:
  - i) observación del IDE piloto según el Párrafo 135.1155 (a) (2): esta observación realizada por la AAC o un examinador designado es para determinar si el IDE piloto tiene la capacidad de realizar la(s) función(es) autorizada(s) de acuerdo con el programa de instrucción del explotador y los requisitos reglamentarios,
  - ii) revisión de registros: esta revisión es una función administrativa que permite al POI revisar la calidad de los registros presentados por el IDE piloto, ya sea en papel o electrónicos, y
  - iii) interacción con el IDE piloto: este es un registro de cualquier interacción que haya ocurrido con el IDE piloto que el POI considere lo suficientemente relevante como para incluirla en el archivo del IDE piloto;
- c) Observaciones del IDE piloto. – El Párrafo 135.1155 (a) (2) exige que los IDEs pilotos sean observados por un inspector de la AAC o un examinador designado dentro de los 24 meses calendario anteriores. Se requiere que los IDEs pilotos sean observados mientras realizan una verificación de la competencia según la Sección 135.1010 (b) o una verificación de competencia en instrumentos según la Sección 135.1015 en una aeronave o en un FFS o FTD, o una verificación en línea del PIC según la Sección 135.1020 en una aeronave, además de las funciones opcionales que se emiten. La observación requerida por la Sección 135.1155 (a) (2) se considera completada en el mes requerido si se completa en el mes calendario anterior o posterior al mes en el que se debe realizar. Si no se realiza la observación, la persona ya no podrá desempeñarse como IDE piloto;
- d) IDE piloto con aprobación de función opcional. – La siguiente vigilancia se aplica al contenido de la evaluación del inspector del IDE piloto cuando se han aprobado funciones adicionales. El contenido de la evaluación depende de la(s) aprobación(es) solicitada(s):
  - i) aprobación de la prueba verbal o escrita (disponible solo para los IDEs pilotos de la Sección 135.1020): como parte de la observación según la Sección 135.1155, un inspector de la AAC debe evaluar al candidato mientras este realiza una prueba verbal o escrita completa requerida por el Párrafo 135.1010 (a), y
  - ii) aprobación de la prueba verbal o escrita para varias aeronaves (disponible para todos los IDEs pilotos excepto los IDEs pilotos contratados): como parte de la observación según la Sección 135.1155, un inspector de la AAC debe evaluar al IDE piloto que realiza una prueba verbal o escrita requerida por los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) hasta (9) como autorizado en la carta de aprobación (el Párrafo 135.1010 (a) (9) solo es aplicable a helicópteros);
- e) Medidas de desempeño del IDE piloto. Las medidas de desempeño que se indican a continuación se establecieron para ayudar a la evaluación uniforme de todos los IDEs pilotos. Las tres categorías de medidas de desempeño son técnicas, procedimentales y profesionales (ver la Figura 4-4). El tipo de actividades de vigilancia realizadas determinará los atributos de las medidas de desempeño que considere el inspector de la AAC. Las categorías se describen a continuación:

Figura 4-4 – Consolidación de las medidas de desempeño



- i) Técnicas. – El IDE piloto debe demostrar un nivel superior de conocimientos técnicos, habilidades y capacidad para llevar a cabo las tareas autorizadas:
- equipos y materiales: ¿El IDE piloto selecciona o utiliza el equipo, el dispositivo, las herramientas y el material de referencia adecuados al planificar o realizar las verificaciones?
  - conocimiento y comprensión:
    - ¿El IDE piloto comprende la terminología técnica contenida en el manual del IDE piloto, el programa de instrucción y otro material de referencia utilizado para planificar, describir o realizar las verificaciones de los pilotos?
    - ¿El IDE piloto está completamente familiarizado con los SOPs, las autorizaciones/limitaciones, las listas de verificación y otros elementos utilizados por el IDE piloto?
    - ¿El IDE piloto demuestra un nivel experto de conocimiento sobre la operación y los sistemas de la aeronave?
  - interpretación y aplicación:
    - ¿El IDE piloto interpreta y aplica correctamente los estándares de desempeño técnico definidos por el estándar del programa de instrucción apropiado?
    - ¿El IDE piloto demuestra técnicas de cuestionamiento efectivas?
- ii) Procedimentales. – El IDE piloto debe demostrar el cumplimiento de las políticas y procedimientos del explotador contenidos en los manuales del explotador y los reglamentos aplicables que se utilizan para llevar a cabo las funciones aprobadas. Factores para determinar la competencia procedimental:
- ¿El IDE piloto presenta correctamente la información, los documentos o los datos al explotador cuando lo requieren los procedimientos del explotador y los reglamentos de la AAC?

- durante la realización de la verificación:
    - ¿El IDE piloto sigue los procedimientos correctos al realizar, calificar y brindar retroalimentación a los pilotos durante las verificaciones u observaciones?
    - ¿El IDE piloto tiene un plan de acción para realizar la verificación?
    - ¿Las sesiones informativas previas contienen objetivos claros, elementos de instrucciones de seguridad y estándares de finalización?
  - el IDE piloto:
    - ¿Completa los eventos requeridos?
    - ¿Demuestra una gestión eficaz de la carga de trabajo?
    - ¿Identifica desviaciones de los estándares, procedimientos, funciones de la tripulación y prácticas operativas seguras aplicables?
    - ¿Demuestra conocimiento y observación de los procedimientos del explotador?
    - ¿Realiza la verificación y garantiza la operación segura de la aeronave o la operación adecuada del FFS o FTD?
    - ¿Utiliza la fraseología adecuada del ATC?
    - ¿Realiza una sesión informativa que sea precisa, apropiada, clara/concisa e informativa?
    - ¿Demuestra el uso adecuado de las ayudas de instrucción y los FFSs o FTDs que sean realistas y contengan una progresión de escenario adecuada?
    - ¿Utiliza las capacidades de las ayudas de instrucción y los FFSs o FTDs?
    - ¿Demuestra la capacidad de utilizar los FFSs o FTDs de manera eficiente?
  - ¿El IDE piloto sigue los procedimientos correctos al completar las aprobaciones, registrar los resultados u otros elementos administrativos al finalizar la actividad de verificación?
- iii) Profesionales. – El profesionalismo significa el cumplimiento de los estándares éticos y técnicos que indican una representación profesional de una persona aprobada por la AAC. Esto incluye la calidad, integridad y puntualidad de las comunicaciones orales y escritas y la demostración continua de integridad, tacto y diplomacia con los pilotos, la industria y la AAC. Los factores para determinar el profesionalismo son:
- comunicación oral/escrita: no se han reportado problemas de comunicaciones deficientes entre el IDE piloto, el explotador y la AAC,
  - representación profesional del explotador y la AAC: el POI debe considerar si el IDE piloto demuestra un reflejo positivo de la aprobación proporcionada por la AAC y una voluntad de cumplir con los requisitos del AAC y las políticas y procedimientos del explotador,
  - actitud cooperativa: el POI debe considerar si el IDE piloto trabaja de manera efectiva y presenta una actitud positiva al interactuar con los pilotos, el explotador y la AAC, y
  - ética y criterio: el POI debe considerar si el IDE piloto mantiene los más altos estándares y demuestra buen criterio en la realización de las actividades autorizadas; y
- f) Evaluación general de la vigilancia. – Al determinar la evaluación general de la vigilancia, el inspector de la AAC debe considerar la frecuencia de las deficiencias, las consideraciones causales y la importancia para la seguridad operacional de los tres criterios de medición del desempeño:

- i) Frecuencia de las deficiencias. – La frecuencia de las deficiencias se basa en la evaluación del inspector de la AAC con la aplicación de las siguientes consideraciones:
- no se observaron problemas relacionados con el desempeño,
  - se observaron pocos o menores problemas relacionados con el desempeño,
  - se observaron algunos problemas, pero se corrigieron o tuvieron un impacto mínimo en la seguridad operacional, y
  - se observaron algunos problemas importantes relacionados con la seguridad operacional,
- ii) Consideraciones causales
- sin saberlo: el IDE piloto no estaba al tanto del error,
  - sin cuidado: como resultado de la falta de atención del IDE piloto, se cometió un error, y
  - intencionalmente: el IDE piloto demuestra un desprecio por las políticas, los procedimientos o los requisitos reglamentarios,
- iii) Importancia para la seguridad operacional
- debido a que el papel del IDE piloto es garantizar que el piloto haya cumplido con los estándares de competencia y seguridad operacional requeridos por los reglamentos y el explotador, el puesto requiere un nivel excepcional de integridad, dedicación, conocimiento y profesionalismo. Como se requieren altos estándares iniciales, cualquier deficiencia debe anotarse cuidadosamente, revisarse y tomarse la acción apropiada, y
  - existe una tolerancia mínima para la demostración de deficiencias de seguridad operacional, menor tolerancia para actos descuidados y ninguna tolerancia para la inobservancia intencional de los estándares de seguridad operacional por parte de los IDEs pilotos. El inspector de la AAC debe considerar cuidadosamente la importancia acumulativa de seguridad de las deficiencias y los factores causales al determinar la evaluación general del IDE piloto. Si el inspector de la AAC determina que el nivel de desempeño esperado del IDE piloto es insatisfactorio, se deben tomar medidas para rescindir la aprobación del IDE piloto, y
- iv) Registro de la observación. – Una vez completada la observación del IDE piloto, el inspector de la AAC debe registrar el resultado de la inspección en sistema de registro apropiado de la AAC. Si el POI determina que los resultados del evento requieren una revisión adicional, deberá determinar y registrar en sistema de vigilancia cualquier actividad de seguimiento apropiada.

**Figura 4-5 – Ejemplo de carta de aprobación de IDE piloto**

<p>24 de febrero de 2025</p> <p>Sr. José López Jefe de Pilotos Regional Airlines, Inc. Conde de la Monclova 350 - PB Lima - Perú</p> <p>Estimado Sr. López:</p> <p>El Sr. Juan Pérez, titular de la licencia de piloto de transporte de línea aérea número 467120928, otorgada por (AAC) de (fecha), ha sido aprobado como inspector del explotador (IDE) piloto. El mismo que está aprobado para conducir verificaciones de los tripulantes de vuelo de Regional Airlines, N° AOC A1BC. Esta aprobación es aplicable a las siguientes funciones de verificación:</p>
---

	Clasificación y tipos		Fecha de efectividad
	FFS o FTD M/M/S(s)	Tipo(s) de aeronave	
Verificación de la competencia de la Sección 135.1010	N/A	N/A	N/A
Verificación de la competencia de la Sección 135.1015	N/A	N/A	N/A
<b>Verificación en línea de la Sección 135.1020</b>			
Asiento del observador solamente, o		N/A	N/A
Todos los asientos		ABC-700	19/02/2025
<b>Funciones opcionales cuando las Sección 135.1010 o la Sección 135.1020 también está aprobada</b>			
	Tipo(s) de aeronave		Fecha de efectividad
Examen oral o escrito del Párrafo 135.1010 (a) (No utilizado cuando el IDE piloto tiene aprobación según la Sección 135.1010)	ABC-700 solamente		19/02/2025
Examen oral o escrito de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (8), para pilotos asignados a los siguientes aviones	G-V, CL-604, series de aviones Cessna multimotores alternativos		19/02/2025
Examen oral o escrito de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9), para pilotos asignados a los siguientes helicópteros	S-76D, BHT-206, R-22		19/02/2025
N/A = No aprobado			
Por favor, mantenga una copia de esta carta en el registro individual de instrucción de vuelo del Sr. Juan Pérez.  Atentamente,  Juan Jaramillo Inspector principal de operaciones			

## Sección 6 – Instrucción de inspectores del explotador y de instructores – LAR 135

### 1. Generalidades

1.1 Esta sección provee una guía concerniente a los requerimientos para la instrucción y el entrenamiento de IDEs pilotos e instructores de vuelo del explotador.

1.2 El propósito es Proporcionar a los inspectores de la AAC una guía que respalde la revisión y el contenido de los programas de instrucción de instructores e IDEs pilotos. Esta guía proporciona información de referencia que ayuda al inspector de la AAC a determinar si el explotador desarrolla y mantiene el programa de instrucción requerido por la Sección 135.1110 que garantiza que cada instructor de vuelo e IDE piloto está capacitado adecuadamente para realizar sus tareas asignadas. Antes de la implementación, el explotador debe obtener la aprobación de la AAC de la instrucción respectiva.

### 2. Resumen de la instrucción de instructores e IDEs pilotos

2.1 Instrucción de instructores e IDEs pilotos. – Los instructores e IDEs pilotos son un pilar fundamental para el éxito de cualquier programa de instrucción. Sin individuos adecuadamente capacitados y calificados, el programa de instrucción no tendrá éxito. El solicitante debe dedicar el tiempo y los recursos adecuados a la calificación y el mantenimiento de la calificación de estos puestos.

2.2 Desarrollo y aprobación. – La instrucción de instructores e IDEs pilotos y los currículos asociados seguirán la misma filosofía de diseño que para los pilotos, conforme se encuentra en el Capítulo 3 de este volumen.

2.3 Bosquejos de currículos. – Al igual que con todos los programas de instrucción, los currículos asociados contienen un bosquejo de currículo asociado. En lo que respecta a los currículos de instructores e IDEs pilotos, deben incluir la información especificada en Sección 2 del Capítulo 2 de este volumen y abordar todos los requisitos de las Secciones 135.1155 y 135.1160, según corresponda. En la Figura 4-3 se encuentra una descripción general de los requisitos de instrucción de instructores de vuelo e IDEs pilotos.

2.4 Candidatos: Selección de instructores y nominación de IDEs pilotos. – El explotador selecciona a los instructores y presenta las selecciones para su revisión por parte del POI. El explotador nombra a los IDEs pilotos y presenta a los nominados para su aprobación por parte del POI. Debido a que los niveles de experiencia de los pilotos varían entre los explotadores, no es práctico especificar niveles mínimos de experiencia para los candidatos. En algunos casos, como los casos que involucran a nuevos explotadores, los candidatos pueden tener relativamente poca experiencia de vuelo. Independientemente de los niveles de experiencia, los candidatos deben demostrar altos niveles de conocimiento y habilidad en las funciones del trabajo aplicables. Los POIs deben asegurarse de que se complete la instrucción adecuada para los IDEs pilotos y los instructores de vuelo y se documente en los registros correspondientes.

2.5 Explotadores con un solo PIC. – Los explotadores que utilizan aeronaves con un solo PIC presentan preguntas sobre la instrucción que no se abordan en los reglamentos. Para dichos explotadores, un IDE piloto que realiza verificaciones de la competencia y verificaciones en línea puede calificar y mantener la vigencia mediante uno de los siguientes tres métodos:

- a) el IDE piloto puede recibir verificaciones de la competencia y verificaciones en línea de un IDE piloto de otro explotador o de un centro de instrucción aprobado por el POI del explotador para realizar la instrucción del explotador;
- b) si hay disponible un FFS de Nivel B, C o D que replica la aeronave que se está utilizando y está aprobado para su uso en el programa de instrucción de ese explotador, el IDE piloto puede recibir verificaciones de la competencia en ese FFS de un IDE piloto de otro explotador o centro de instrucción aprobado por el POI del explotador; o
- c) el IDE piloto puede recibir verificaciones de la competencia y verificaciones en línea de un inspector de la AAC.

### 3. Instrucción para instructores de vuelo e IDEs pilotos

3.1 Para garantizar que los instructores de vuelo estén adecuadamente capacitados, el programa de instrucción inicial y de transición aprobado para instructores de vuelo de cada explotador debe incluir la instrucción especificada en las Secciones 135.1150 y 135.1160, según corresponda. Para garantizar que los IDEs pilotos estén adecuadamente capacitados, el programa de instrucción inicial y de transición aprobado para IDEs pilotos de cada explotador debe incluir la instrucción especificada en las Secciones 135.1145 y 135.1155, según corresponda. Los candidatos a IDEs pilotos y a instructores de vuelo deben completar satisfactoriamente los programas de instrucción inicial, de transición o de promoción aprobados para el explotador para la aeronave y la posición de trabajo de miembro de la tripulación de vuelo deseados. Además, los instructores deben completar la instrucción para instructores del explotador, y los IDEs pilotos deben completar la instrucción para instructores y para IDEs pilotos del explotador. Si un instructor de vuelo o IDE piloto ha completado satisfactoriamente un segmento en una instrucción anterior que se aplica a más de una posición de trabajo de un miembro de la tripulación de vuelo o aeronave no es necesario repetir ese segmento.

### 3.2 Instrucción en tierra

- a) la instrucción en tierra para instructores de vuelo (incluidos los instructores de vuelo que utilizan FFSs o FTDs) y para IDEs pilotos (incluidos los IDEs pilotos que utilizan FFSs o FTDs) debe incluir los siguientes temas:
  - i) principios fundamentales del proceso de enseñanza-aprendizaje,
  - ii) métodos y procedimientos de enseñanza, y
  - iii) relaciones entre instructor y alumno; y
- b) el Párrafo 135.1160 (c) (7) establece que los temas antes mencionados no deben incluirse cuando el candidato posee una habilitación de instructor de vuelo emitido por la AAC. Estos requisitos no eximen al explotador de la responsabilidad de garantizar que los instructores e IDEs pilotos sigan siendo competentes en estas áreas:
  - i) funciones reglamentarias y administrativas de los instructores e IDEs pilotos, según corresponda,
  - ii) reglamentos aplicables,
  - iii) las políticas y procedimientos del explotador,
  - iv) métodos, procedimientos y técnicas para realizar las verificaciones requeridas,
  - v) tareas que dependen del asiento para la aeronave específica,
  - vi) análisis del desempeño de los miembros de la tripulación de vuelo, incluida la identificación de instrucción inadecuada o insuficiente,
  - vii) conceptos y vocabulario de CRM,
  - viii) acciones correctivas apropiadas para el desempeño insatisfactorio en la instrucción o la evaluación,
  - ix) pautas y medidas de seguridad para situaciones de emergencia que probablemente se presenten al llevar a cabo los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos en una aeronave y en un FFS o FTD, según corresponda, y
  - x) las consecuencias de medidas de seguridad inadecuadas o inoportunas.

### 3.3 Instrucción de vuelo. – La instrucción de vuelo para instructores de vuelo - Aeronave y para IDEs pilotos – Aeronave, debe incluir:

- a) instrucción y práctica de vuelo suficientes en conducir la instrucción (y las verificaciones para los IDEs pilotos) desde los asientos del piloto izquierdo y derecho utilizando los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos, para garantizar la competencia del individuo en conducir la instrucción de vuelo requerida (y las verificaciones de pilotos, si corresponde). Para un instructor de vuelo (aeronave) e IDE piloto (aeronave), la instrucción y la práctica en los eventos de despegue y aterrizaje del programa de instrucción aprobado del explotador deben realizarse en una aeronave, el resto de la instrucción puede realizarse en un FFS o FTD aprobado;
- b) para los IDEs pilotos (aeronave), instrucción de vuelo en una aeronave supervisando despegues y aterrizajes normales desde cualquiera de los asientos del piloto. El explotador debe asegurarse de que el candidato a IDE IDE piloto esté completamente capacitado en las funciones de SIC y sea capaz de llevarlas a cabo de manera competente mientras supervisa y evalúa a un nuevo PIC. La instrucción deberá incluir técnicas de intervención para aquellas aeronaves de despegue vertical que comparten un conjunto de controles entre dos estaciones de piloto;

- c) pautas y medidas de seguridad para situaciones de emergencia que probablemente se presenten al realizar los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos en una aeronave; y
- d) Las consecuencias de medidas de seguridad inadecuadas o inoportunas.

3.4 Instrucción de vuelo: instructor de vuelo e IDE piloto que conducen la instrucción o la verificación en un FFS o FTD. – La instrucción de vuelo para cualquier instructor de vuelo o IDE piloto que realice la instrucción o la verificación en un FFS o FTD debe incluir:

- a) instrucción y práctica en conducir la instrucción y/o verificaciones en los procedimientos normales, no normales y de emergencia requeridos para asegurar la competencia en conducir la instrucción de vuelo y/o las verificaciones requeridas por el LAR 135. Esta instrucción y práctica deben realizarse en un FFS o FTD; y
- b) instrucción en la operación de cada tipo de FFS o FTD que se utilizará, para asegurar la competencia en conducir la instrucción de vuelo y/o las verificaciones requeridas por el LAR135.

3.5 Instrucción de IDEs pilotos – Múltiples explotadores

- a) un POI puede aprobar que un IDE piloto preste servicio a más de un explotador. El POI puede determinar si la instrucción equivalente completada con un explotador puede acreditarse para el requisito de instrucción de IDE piloto para otro operador. La instrucción acreditable puede incluir partes de instrucción en tierra e instrucción de vuelo. Por ejemplo, un IDE piloto puede ser elegible para el crédito de instrucción bajo las siguientes condiciones:
  - i) ser empleado como examinador de un centro de instrucción,
  - ii) realizar verificaciones de la competencia o verificaciones en línea regularmente,
  - iii) utilizar los mismos procedimientos para todos los explotadores, y
  - iv) los explotadores adoptan programas de instrucción comunes para IDEs pilotos; y
- b) cuando los procedimientos, aeronaves o tipos de operaciones difieren, el POI debe exigir que el IDE piloto (para el servicio con un explotador adicional) complete la instrucción adicional apropiada. La instrucción adicional apropiada debe abordar las diferencias y puede comprender segmentos completos del currículo.

3.6 Instrucción de IDEs pilotos – Funciones adicionales. – Cuando se solicitan funciones adicionales del IDE piloto, el explotador debe asegurarse de que se le brinde la instrucción correspondiente.

3.7 Instrucción de IDEs pilotos – Funciones opcionales

- a) Evaluación de la instrucción. Para los explotadores que solicitan las funciones opcionales adicionales de IDE piloto para la prueba verbal o escrita del Párrafo 135.1010 (a) y/o la prueba verbal o escrita de los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) para múltiples aeronaves, como se identifica en el Párrafo 5 de la Sección 4 de este capítulo, el POI debe evaluar la idoneidad de la instrucción adicional propuesta con énfasis en:
  - i) los deberes, funciones y responsabilidades adicionales del IDE piloto asociados con la autoridad del Párrafo 135.1010 (a) específica para aquellos pilotos que serán verificados,
  - ii) las disposiciones aplicables del LAR 135, las políticas, los procedimientos y las OpSpecs del explotador,
  - iii) los métodos, procedimientos y técnicas aplicables del explotador para realizar las verificaciones requeridas, y
  - iv) evaluación adecuada del desempeño del estudiante, incluyendo la detección de instrucción inadecuada e insuficiente y el uso de acciones correctivas en el caso de verificaciones no satisfactorias; y

b) Diferencias operacionales

- i) la instrucción del IDE piloto del explotador debe abordar cómo un IDE piloto que no posee la misma habilitación de tipo que el piloto que está siendo verificado realizará la prueba verbal o escrita. La instrucción y los procedimientos asociados que desarrolle el explotador deben abordar las diferencias operacionales para todos los pilotos que el IDE piloto evaluará. Además de los requisitos anteriores, la instrucción debe abordar las diferencias críticas, como, entre otras:
  - OpSpecs aplicables y diferencias de manuales relevantes (por ejemplo, operaciones nacionales e internacionales y autorizaciones de aproximación),
  - diferencias de navegación entre operaciones y tipos de aeronaves,
  - diferencias en los procedimientos del ATC que pueden utilizar las distintas aeronaves,
  - diferencias asociadas con operaciones a gran altitud,
  - nuevos equipos, procedimientos o técnicas según corresponda, y
  - otros elementos que el POI o el explotador consideren apropiados.
- ii) debido a la posibilidad de una amplia variación en la composición de la flota de un explotador, la instrucción asociada que requeriría un IDE piloto podría ser igualmente diversa. El alcance y la amplitud de la instrucción dependerán de la diversidad de la flota del explotador y de las funciones y limitaciones asociadas del IDE piloto. Por ejemplo, un explotador puede solicitar que el IDE piloto administre pruebas de conocimiento a pilotos de otras aeronaves (Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (8)) que sean similares en características operativas (por ejemplo, Global Express y G-V o Lear Jet y Hawker). En tal caso, el alcance y la profundidad de la instrucción serían limitados. Por el contrario, la instrucción del IDE piloto requerida para realizar una prueba según los Párrafos 135.1010 (a) (1) y (4) a (9) a un piloto de G-V y a los pilotos de helicópteros o aeronaves con motor alternativo del explotador sería más compleja. El POI y el explotador deben realizar una revisión exhaustiva para determinar el alcance y la profundidad de la instrucción necesaria, y
- iii) se requiere la debida diligencia por parte del explotador y durante la revisión de la instrucción del IDE piloto para asegurarse de que el IDE piloto esté capacitado adecuadamente para realizar sus tareas. Para establecer una comprensión clara de los requisitos de instrucción, los POIs deben discutir estos puntos con el explotador para asegurarse de que cada IDE piloto esté capacitado adecuadamente para realizar sus tareas asignadas.

#### 4. Programa de observación en línea

4.1 El método preferido para cumplir con los requisitos de los Párrafos 135.1145 (f) y 135.1150 (f) es que los instructores de vuelo y los IDEs pilotos vuelen un mínimo de dos segmentos de vuelo durante las operaciones reales de línea en la aeronave. En lugar de realizar vuelos reales de línea, los instructores de vuelo y los IDEs pilotos pueden completar un programa de observación en línea aprobado. Hay dos tipos de programas de observación en línea que un POI puede aprobar: programa de observación en línea desde el asiento del observador o un programa de módulo de experiencia en línea (LEM).

4.2 Programa de observación de línea desde el asiento del observador. – Un explotador puede cumplir con los Párrafos al exigir a los instructores de vuelo e IDEs pilotos que completen la observación en línea desde el asiento del observador. Antes de aprobar este tipo de programa de observación en línea, los POIs deben asegurarse de que el programa propuesto por el explotador requiera que cada instructor de vuelo e IDE piloto complete un mínimo de dos segmentos de vuelo en el asiento del observador dentro de cada período de 12 meses.

4.3 Programa LEM. – Con el fin de cumplir con los requisitos del LEM en un FFS o FTD, se debe utilizar la siguiente guía. El diseño del LEM contiene muchas de las características y atributos de la simulación operacional de línea que se describe en la CA OPS 119-008 – Simulaciones operacionales en línea (LOS) para miembros de la tripulación de vuelo: instrucción de vuelo orientada a la línea aérea (LOFT), instrucción operacional de propósito especial (SPOT), evaluación operacional en línea (LOE), del SRVSOP, y al mismo tiempo, es único en el sentido de que está diseñado para complementar a aquellos instructores e IDEs pilotos que no pueden realizar una observación desde el asiento de un observador. La sesión de instrucción es conducida en un "entorno de línea" diseñado para brindarle al instructor o al IDE piloto la oportunidad de experimentar una operación en línea similar a la de un piloto de línea. El LEM proporciona un entorno que permite los beneficios de la experiencia de simulación en tiempo real y la participación como miembro de la tripulación de línea. La instrucción y entrenamiento se basan en objetivos de aprendizaje, observación del comportamiento, evaluación del progreso del desempeño y una sesión informativa o crítica (retroalimentación) del instructor o IDE piloto. Los objetivos de instrucción con el LEM son objetivos de competencia que incluyen elementos técnicos y de CRM. En un LEM, el desempeño técnico y de CRM de la tripulación se evalúa y revisa durante la sesión informativa. Esto refuerza las habilidades y el conocimiento asociados con la evaluación del instructor o IDE piloto de un aprendiz. Las maniobras y procedimientos asociados que se definen en los otros segmentos del programa de instrucción de los explotadores deben estar completamente integrados en el LEM. Los POIs deben garantizar que el programa propuesto por el explotador requiera que cada instructor de vuelo e IDE piloto complete el programa LEM de acuerdo con los Párrafos 135.1145 (f) y 135.1150 (f), según corresponda.

4.3.1 Un explotador puede cumplir con los Párrafos 135.1145 (f) (2) o 135.1150 (f) (2) llevando a cabo un programa LEM. Antes de aprobar un programa LEM, los POIs deben asegurarse de que el programa propuesto por el explotador incluya los siguientes conceptos y elementos además de los elementos que son exclusivos de las operaciones del explotador:

a) Instrucción en tierra. – La instrucción en tierra debe incluir los siguientes temas:

i) Autorizaciones. – Deberes de un IDE piloto o instructor de vuelo con respecto al uso de autorizaciones del ATC en un entorno de instrucción:

- formato de autorizaciones para simular con precisión el ATC,
- capacidad para proporcionar la puntualidad de las respuestas típicas de los controladores,
- uso preciso de las autorizaciones para crear un escenario más realista en el entorno de instrucción,
- proporcionar autorizaciones realistas de manera precisa para mejorar la credibilidad y el profesionalismo del instructor, y
- usar autorizaciones de manera precisa para simular el espaciado correcto del ATC y el conocimiento del controlador sobre los parámetros de performance del sistema de la aeronave,

ii) Terminología

- variaciones comunes de la terminología del ATC,
- consideraciones internacionales sobre lenguaje y terminología (si corresponde),
- uso realista en el entorno de instrucción,

iii) Vectorización. – Uso apropiado y beneficios/dificultades de la instrucción

- prácticas de vectorización comúnmente mal utilizadas,
- beneficios de la instrucción e importancia de la vectorización correcta para preservar el realismo, y
- instrucción negativa e impacto asociado de vectores/prácticas inexactas o poco realistas,

- iv) Diferencias de la OACI. – Aplicable para aquellos explotadores que brindan instrucción para operaciones internacionales:
  - variaciones entre la terminología de la AAC y la OACI,
  - instrucción y práctica en aeródromos extranjeros, y
  - altitudes de transición, y
- v) Señalización. – Señalización de pistas/calles de rodaje, SMGCS, etc.:
  - cambios recientes en señalización y marcas,
  - variaciones en aeródromos grandes/aeródromos pequeños,
  - marcas en pistas,
  - marcas en calles de rodaje,
  - sistemas de iluminación de aproximación y de tierra, y
  - SMGCS: quién debe cumplir, en qué condiciones meteorológicas se aplica y cómo cumplir con las autorizaciones y los procedimientos;
- b) Instrucción de vuelo. – La instrucción debe realizarse en un FFS o FTD y se diseñará como un evento LEM destinado a proporcionar una réplica de las operaciones del explotador. Debe estar diseñado para simular de manera realista (dentro de las limitaciones de la tecnología del FFS o FTD) una vista del entorno ATC que las tripulaciones de vuelo pueden encontrar al operar en el espacio aéreo. La instrucción de vuelo debe incluir los siguientes eventos, según corresponda, que estén diseñados para reflejar el entorno operativo del explotador:
  - i) operaciones normales,
  - ii) operaciones normales, no normales y de emergencia del ATC,
  - iii) rodaje y despegue con baja visibilidad (uso de marcas de calle de rodaje mejoradas e interacciones del ATC),
  - iv) solicitud de aproximación corta,
  - v) solicitud de aterrizaje con viento de cola <10 kt,
  - vi) restricciones de velocidad y solicitudes de aceleración (p. ej., 180 kt hasta el marcador),
  - vii) aceleración hasta una altitud (puede ser hacia arriba o hacia abajo),
  - viii) autorización inesperada para un nuevo punto de referencia (ejercicio FMS),
  - ix) aproximación visual,
  - x) aproximaciones especiales (RNP sujetas a requisitos especiales, LPV, PRM, etc.),
  - xi) alerta de tráfico,
  - xii) alerta de TCAS,
  - xiii) aproximación de campo no controlada,
  - xiv) operación especial en aeródromo,
  - xv) autorizaciones de rutas especiales,
  - xvi) aproximaciones y salidas RNP,
  - xvii) fallas de equipo que afecten la confiabilidad de la navegación, y
  - xviii) otros eventos que el explotador considere apropiados; y

- c) Programa de instrucción para el LEM. – El explotador debe desarrollar suficientes escenarios LEM para garantizar que los instructores de vuelo y los IDEs pilotos no repitan el mismo escenario dentro de los cuatro ciclos de instrucción según lo definido en su programa de instrucción y calificación aprobado. Si los segmentos de instrucción en tierra y de vuelo ocurren con más de 30 días de diferencia, entonces el explotador debe mantener un registro de seguimiento separado para cada segmento. Cada segmento tendrá su propio ciclo de vigencia de 12 meses.

4.4 Operaciones de línea y CRM. – Las áreas esenciales que se deben presentar durante un LEM de FFS deben incluir un entorno similar al del espacio aéreo y una evaluación de las habilidades relacionadas con el CRM que enfatice las comunicaciones, la toma de decisiones, la formación de equipos y el mantenimiento del equipo, la gestión de la carga de trabajo y la consciencia situacional, además de mantener la competencia técnica tradicional. La enseñanza y evaluación de acciones observables específicas que se requieren en la ejecución de actividades específicas en puntos designados durante las operaciones de vuelo normales, así como durante condiciones no normales o de emergencia, puede mejorar la capacidad de la tripulación para comunicarse de manera efectiva, planificar y gestionar su carga de trabajo y resolver problemas durante las operaciones de vuelo. Muchos aspectos del CRM pueden respaldarse con la demostración del SOP, que aumenta la importancia operativa del CRM y proporciona a las tripulaciones una forma estándar de CRM. Los procedimientos de CRM suelen estar integrados en una variedad de actividades de la tripulación a lo largo de las diferentes fases del vuelo, lo que reduce las distracciones para el piloto al mando (PF) tanto en situaciones normales como no normales. Además, proporcionar una estructura a las sesiones informativas con un formato de lista de verificación puede mejorar el desempeño de la tripulación y mejorar la transferencia de información crítica. Ver la CA OPS 119-007 – Instrucción en gestión de los recursos de la tripulación, del SRVSOP, para conocer los métodos para desarrollar y evaluar comportamientos de CRM.

-----