

**DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL**



**GUÍA ESTÁNDAR  
PARA EL MANTENIMIENTO DE  
COMPETENCIA DE AVION**

**OBJETIVO:**

Actualizar y concientizar a los pilotos sobre la ley, el reglamento de la ley y regulaciones de aviación existentes, así como la aplicación adecuada de las mismas para mejorar de manera sustancial la seguridad operacional.

**VER RAC-LPTA 1.2.5.1.2**

**Generalidades:**

1. El Piloto deberá completar **cada 24 meses** la instrucción requerida para el mantenimiento de competencia en un avión de la misma clase y tipo que actualmente posee en su licencia. Los aviones deben cumplir con lo establecido en la RAC-LPTA 1.2.10.
2. Se planificará un vuelo real. La ruta que se ha de volar será escogida por el instructor. El Piloto será responsable de la planificación y documentos del vuelo.
3. Si el Piloto falla en alguna maniobra o procedimiento, debe superar todas las maniobras requeridas de manera satisfactoria, repetirá las que ha fallado hasta que el instructor este satisfecho de que el Piloto ha alcanzado el nivel de entrenamiento deseado y demuestre seguridad y dominio de la aeronave.
4. Si el Piloto decide no continuar el entrenamiento por razones que al Instructor no le parecen adecuadas, puede considerarse que se han de repetir todas las maniobras. Si el entrenamiento termina por razones consideradas adecuadas por el Instructor, (falla de instrumentos de vuelo, falla en el sistema eléctrico, etc.) solamente deberán demostrarse las maniobras no realizadas. Queda a discreción del Instructor la cantidad de repeticiones de maniobras o procedimientos.
5. Las maniobras y procedimientos se desarrollarán de acuerdo con las listas de verificación autorizadas. Los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje serán calculados por el Piloto de acuerdo con el manual de vuelo del avión.
6. Para el entrenamiento, el segundo piloto será un Instructor de Vuelo con Habilitación de clase y tipo en el avión.
7. El Piloto volará el avión desde la posición que se realizan las funciones del piloto al mando y realizará el entrenamiento como si fuese el único miembro de la tripulación. El Instructor no tomará parte en la operación del avión excepto cuando sea necesaria su intervención en interés de reentrenamiento o seguridad.
8. La altura/altitud de decisión, las altitudes/alturas mínimas de descenso y el punto de aproximación frustrada serán determinadas por el Instructor y aceptadas por el Piloto (IFR si aplica).
9. El Piloto que posee una habilitación de vuelo por Instrumentos Avión deberá ejecutar las verificaciones y la identificación de radio ayudas (IFR)

10. Además del Mantenimiento de competencia para la renovación o revalidación de una IR(A) de acuerdo a la RAC-LPTA sección 1.2.5.1.2, el titular de la licencia demostrará todo lo requerido en la RAC-LPTA. 2.6.3.
11. El Piloto demostrará su conocimiento y habilidad en el uso de la radio y comunicaciones, de la cual se evaluarán los siguientes aspectos: selección de frecuencias, técnicas al micrófono, alfabeto fonético, técnicas de transmisión, uso de palabras y frases estándar, escucha y requisito de confirmar las instrucciones.
12. Demostrará procedimientos de salida por instrumentos, instrucciones de rodaje, espera en tierra y autorización de salida (SID -IFR si aplica).
13. Procedimientos en ruta, cambio de frecuencia, informes de posición, altitud/nivel de vuelo, servicio de información de vuelo, información meteorológica, reporte meteorológico, procedimientos para obtener límites, rumbos, posición, fraseología de procedimientos.
14. Procedimientos de llegada y circuito de tráfico, autorización de llegada, llamadas e instrucciones del ATC durante: circuito, aproximación y aterrizaje, liberación de pista.
15. Fallo de comunicaciones acciones a adoptar: frecuencia alternativa, verificaciones de servicio, incluido micrófono y auricular y procedimientos en vuelo de acuerdo con el tipo de espacio aéreo (IFR si aplica)
16. Procedimientos de emergencia y urgencia, emergencia (mayday), definición y cuando se utiliza, frecuencias a usar, contenido del mensaje mayday, urgencia (pan), definición y cuando se utiliza.
17. Mantenimiento del silencio cuando se reciben llamadas de emergencia/urgencia y cancelación de la emergencia/urgencia.
18. El Instructor debe verificar que el Piloto tenga los conocimientos necesarios de la ley, reglamento de la ley y regulaciones de aviación para ejercer los privilegios de piloto, así como las limitaciones, sistemas y performance del avión utilizado. (énfasis en RAC-02 Reglas del Aire sección 02.9)
19. El Instructor debe transmitir al Piloto todo lo referente sobre multas y sanciones como lo estipula la Ley de Aviación Civil Decreto 93-2000. Artículo 119 y 120.
20. El Instructor verificará que el Piloto y el Avión porten los documentos y licencias como lo estipula el artículo 43 de la ley de aviación civil (documentos de a bordo)

### **COMPETENCIAS REQUERIDAS**

- Operar el avión dentro de sus limitaciones
- Realizar todas las maniobras con seguridad y cuidado
- Ejercer un buen juicio y capacidad como tripulante
- Aplicar los conocimientos aeronáuticos
- Mantener el control del avión en todo momento de tal manera que no se pueda poner en duda el éxito al realizar cualquier maniobra o procedimiento

**1. INFORMACION DEL APLICANTE (APPLICANT'S INFORMATION)**

1 <sup>er</sup> Apellido / (Last Name)	2 <sup>o</sup> Apellido / (Second Last Name)
Nombre / (First Name)	Tipo de Licencia que posee / (Current licence type)
Numero de Licencia / (Licence number)	
Firma del aplicante / (Applicant's signature)	

**MANTENIMIENTO DE COMPETENCIA. ( Maintenance of competency)**

Satisfactorio (Satisfactory)	No Satisfactorio (Not satisfactory)	Tipo y Matricula de la Aeronave (Aircraft reg.)	Tiempo Vuelo (Flight Time)
Lugar y fecha (place and date)		Número de la licencia del Instructor (Instructor License number)	
Nombre del Instructor (Instructor Name)		Firma Instructor autorizado (Instructor Signature )	

Marcar con una "X" en la casilla correspondiente / *Mark with an "X" in the corresponding box*  
 S= Satisfactorio (*Satisfactory*), N/S= No satisfactorio (*No Satisfactory*), N/A= No aplica (*Not Apply*)

<b>GENERALIDADES/GENERAL SUBJECTS</b>	<b>S</b>	<b>N/S</b>	<b>N/A</b>
Documentos requeridos tripulantes y aeronave Required documents pilots and aircraft			
Conocimiento de Leyes y Regulaciones Knowledge of Laws and Regulations			
Platica de CFIT CFIT Review			
Limitaciones y sistemas de la Aeronave <i>aircraft systems and limitations</i>			
Peso y balance Weight and Balance			
Conocimiento sobre rendimiento Knowledge of performance			
AIS Plan de Vuelo AIS Flight plan			
<b>MONOMOTORES/SINGLE ENGINE</b>			
Preparación del vuelo <i>Flight preparation</i>			
Inspección visual externa (360) <i>External visual inspection</i>			
Preparación de cabina - uso listas de verificación <i>Cockpit preparation - use of checklist</i>			
Arranque de motor Engine Start			
Rodaje - verificaciones antes del despegue - instrucciones ATC <i>Taxi - before take-off checks - ATC instructions</i>			
Despegue – normal - con flaps - viento cruzado <i>Take-off - normal - with flaps - cross wind</i>			
Salida normal VFR <i>Standard departure VFR</i>			
Demostración de vuelo lento Slow flight demonstration			
Virajes escarpados - demo- pérdidas varias configuraciones <i>Steep turns - stalls different configurations</i>			
Maniobras con referencia al terreno Ground reference maneuvers			
Practica de aterrizaje forzado Forced landing practice			
Aproximación normal aterrizaje Normal approach to landing			

MULTIMOTORES/MULTIENGINES			
Practica en vuelo de perdida de un motor (simulado) <b><i>Inflight engine failure (simulated)</i></b>			
Motor inop. aproximación y efectuar aproximación frustrada <i>Engine out approach to minimums to a missed approach (go-around)</i>			
Motor inop aproximacion hasta el aterrizaje <i>Engine out approach to landing</i>			
Aborto de despegue <i>Rejected take-off</i>			
INSTRUMENTOS SIMULADOS / SIMULATED INSTRUMENTS			
Salida normal por instrumentos Standar instruments departure			
Intercepción de aerovías Airways interception			
Vuelo lento-Virajes normales en ascenso y descenso Slow flight normal turns during climbs and descent			
Recuperacion de Actitudes inusuales Unusual attitude recovery			
Demostración de aproximación a perdida Recovery from an impending stall			
Procedimientos de llegada a patrón de espera Arrival procedures to holding pattern			
Aproximación y aterrizaje normal Approach and normal landing			
Técnicas y procedimientos de ATC <i>ATC procedures and techniques</i>			
SOP procedimientos operacionales estándar <i>SOP Standar Operational Procedures</i>			
<b>Comentarios: (Comments)</b>			
Firma del Instructor/Instructors Signature		Firma del piloto Pilots signature	