



## 17. OBSERVACIONES DE LA EXPERIENCIA OPERACIONAL DEL PILOTO AL MANDO

### 17.1 GENERALIDADES.

Esta sección contiene instrucciones y guía a ser utilizadas por los inspectores de operaciones para realizar observaciones de experiencia operacional como lo requiere el RAC numeral 2.2.7.3. El inspector debe observar al piloto recién contratado que está calificando para piloto al mando, o un programa de promoción, el cual contiene un curso de entrenamiento en simulador. El inspector debe observar al piloto mientras este ejecuta los deberes reglamentarios de un Piloto al mando antes de realizar sus funciones sin supervisión en servicio regular. Esta observación se efectúa mientras el candidato obtiene experiencia operacional y solo se requiere antes de que el piloto asuma inicialmente el mando en el servicio. El propósito de esta observación es asegurar que la transferencia de aprendizaje del simulador a la aeronave ha ocurrido y que el candidato haya adquirido las habilidades y criterios necesarios para desempeñar las responsabilidades propias de un Piloto al mando en forma eficiente.

### 17.2 PROGRAMACIÓN DE POLÍTICAS.

Las siguientes políticas aplican para programar las observaciones contenidas en el RAC numeral 2.2.7.3:

- a) *Responsabilidad geográfica.* La Dirección de Estándares de Vuelo, realizará la observación o hará los arreglos necesarios para que un inspector de otra oficina lleve a cabo la observación, según donde esté localizada la residencia del tripulante.
- b) *Calificaciones del Inspector.* El inspector debe estar calificado en la categoría, clase, y grupo de aeronaves a ser utilizadas, pero no necesita estar calificado en el tipo. Un inspector debe estar calificado en una aeronave que tenga una capacidad de 30 asientos o

más, o una capacidad de carga paga de más de 7,000 libras para realizar la observación en una aeronave de estas capacidades.

- c) *Requisitos previos a la programación.* La observación por parte de UAEAC no es el chequeo de línea requerido por el RAC numeral 2.2.7.6; por lo tanto, el inspector no tiene que observar un chequeo de línea efectuado por el piloto chequeador. El procedimiento preferido consiste en que un inspector observe el desempeño del piloto al mando durante las fases finales de la experiencia operacional. La observación en una etapa más temprana, aunque es permitida, puede resultar en la necesidad de una observación adicional. El POI debe coordinar con el operador para una programación efectiva de las observaciones de la experiencia operacional con el fin de evitar la necesidad de hacer un seguimiento. Antes de asignar a un inspector para llevarlas a cabo, el inspector supervisor del área geográfica obtendrá garantía de que el candidato estará listo.

### 17.3 PRÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS.

Las siguientes prácticas y procedimientos serán tenidas en cuenta por los inspectores mientras observan a los candidatos a Piloto al mando.

- a) *Introducción.* El inspector deberá presentarse a la tripulación y obtener acceso a la aeronave a través de los procedimientos normales para realizar una inspección en ruta. Adicionalmente, discutirá la conducción del vuelo con el piloto chequeador y el candidato, y revisará el progreso logrado hasta la fecha. Durante esta discusión, el inspector debe asegurarse de que el



chequeador y el candidato entienden la siguiente información:

- (1) La UAEAC reconoce que el piloto chequeador es el comandante. Se espera que el candidato, sin embargo, realice todas las funciones del piloto al mando. El chequeador actuará como segundo al mando y, si es necesario, como instructor.
  - (2) Como piloto al mando propiamente dicho, el chequeador es el principal responsable por la seguridad del vuelo. En caso de presentarse una situación que afecte la seguridad del vuelo, el chequeador deberá asumir el mando.
- b) *Manejo de la observación.* El inspector que realice la observación debe evaluar los ítems especificados en el Volumen 6, capítulo 2, sección 4, "Inspecciones de la cabina de mando en ruta". El inspector debe ser discreto durante el vuelo y evitar inmiscuirse en la interacción de los tripulantes. El inspector no debe realizar exámenes orales durante el vuelo. En caso de ocurrir un evento que genere un interrogante sobre los conocimientos del candidato, el inspector tomará notas y hará las correspondientes preguntas después del vuelo.
- c) *Procedimientos después del vuelo.* Después del vuelo, el piloto chequeador y el inspector deberán efectuar el debriefing. Los comentarios del chequeador son beneficiosos ya que está más familiarizado con los procedimientos específicos de la compañía.
- (1) Si el desempeño del candidato durante el vuelo cumple con los estándares requeridos, el inspector les informará al candidato y al chequeador que la observación está completa. Si el desempeño del candidato aún no cumple con los estándares requeridos, el inspector indicará las áreas que necesita mejorar y que otro chequeo tendrá que realizarse antes que el candidato pueda incorporarse al servicio regular como piloto al mando. El inspector informará al candidato que, antes de la siguiente observación, deberá recibir entrenamiento adicional, y que un piloto chequeador deberá certificar que el candidato está listo para la observación.
  - (2) El inspector debe reportar una observación incompleta como una inspección en ruta, con los comentarios apropiados.
  - (3) Si el inspector le ha indicado al candidato que la observación está incompleta porque su desempeño aún no alcanza los estándares requeridos, el inspector contactará al POI por teléfono y le dará una descripción del rendimiento del candidato para que pueda tomar una acción de seguimiento.

NOTA: A continuación el Inspector encontrará la ruta de enlace para encontrar los formatos:

1. Informacion\_institucional en bog7.
2. Sistema NTC GP 1000.
3. Manual de Calidad.
4. MISIONALES.
5. GSVC.
6. GSVC-2.1
7. DOCUMENTOS DE OPERACIÓN.
8. GSVC-2.1-4 Carta de proceso.
9. Listado maestro de documentos.