



10. INSPECCIONES DE CHEQUEOS DE PROEFICIENCIA Y COMPETENCIA

10.1 GENERALIDADES

Se requiere que los operadores de acuerdo con el RAC parte 4, establezcan un programa con el fin de llevar a cabo chequeos de proeficiencia y competencia. Los inspectores principales de operación tienen la responsabilidad de vigilar este programa. Los inspectores o sus representantes están autorizados para observar estos chequeos en cualquier momento como una función del trabajo de vigilancia y si están calificados, efectuar chequeos de proeficiencia y competencia. Esta sección contiene información, dirección y orientación para ser usada por el POI cuando vigile ó evalúe una inspección de proeficiencia o competencia.

10.2 OBJETIVOS DE LAS INSPECCIONES DE PROEFICIENCIA Y COMPETENCIA

La vigilancia de los chequeos de proeficiencia y competencia al operador suministra a la UAEAC la con información sobre la eficacia de los programas de entrenamiento y calificación del operador. Los objetivos de un POI son:

- ❖ Evaluar a los pilotos en el desempeño de sus deberes y responsabilidades
- ❖ Evaluar a los chequeadores en el desempeño de sus deberes y responsabilidades
- ❖ Evaluar la efectividad del programa de entrenamiento del operador
- ❖ Identificar los procedimientos operacionales, manuales, o listas de chequeo que estén deficientes
- ❖ Evaluar la efectividad de los simuladores y equipos del operador
- ❖ Evaluar la efectividad del análisis de tendencias, estandarización y programa de control de calidad.

10.3 PROCEDIMIENTOS Y GUÍA PARA LA INSPECCIÓN DE CHEQUEOS DE PROEFICIENCIA Y COMPETENCIA

Antes de realizar una inspección de chequeo de proeficiencia y competencia, los inspectores deben familiarizarse muy bien con los manuales del operador. También se les puede requerir a los inspectores que se califiquen en la operación de la aeronave, simuladores, o dispositivos de entrenamiento. Mientras realizan chequeos de proeficiencia y competencia, los inspectores y chequeadores deben también utilizar la guía de los capítulos 1 a 3 del volumen 5 de este manual, que se relacionan con la conducción de chequeos de certificación. Los inspectores deberán usar la siguiente guía cuando efectúen inspecciones de chequeo de proeficiencia y competencia:

a) *Áreas de familiarización.* Los inspectores deben estar familiarizados con las siguientes áreas antes de realizar inspecciones de chequeos de proeficiencia y competencia:

- ❖ Inspector, piloto de seguridad, y calificación de la tripulación para los simuladores, dispositivos de entrenamiento, y aeronave.
- ❖ Métodos aceptables para presentar las maniobras y eventos del chequeo en los simuladores, dispositivos de entrenamiento, y aeronave.
- ❖ Estándares aceptables de rendimiento para chequeos de proeficiencia y competencia.

b) *Áreas de Inspección.* Los inspectores deben utilizar la siguiente guía relacionada con áreas específicas de inspección durante una inspección de proeficiencia y competencia:

(1) *Competencia del piloto.* Esta área de inspección aplica al conocimiento,



habilidad, y proeficiencia del piloto que recibe el chequeo. Un piloto debe realizar eventos específicos en la aeronave, en un simulador de vuelo, o dispositivo de entrenamiento de vuelo, o combinación, durante un chequeo de proeficiencia o competencia. A través de la observación del chequeo, el inspector puede determinar si el piloto posee un nivel aceptable de conocimiento de los sistemas de la aeronave y es competente en llevar a cabo procedimientos de vuelo normales, anormales, y de emergencia. Además, el inspector puede observar si el piloto cumple con las políticas de la compañía, tiene sus manuales al día, y posee licencias y certificados apropiados.

(2) *Competencia del Chequeador.* El POI o representante calificado debe observar periódicamente a los pilotos chequeadores realizando chequeos de proeficiencia o competencia. Estas observaciones le permiten al inspector evaluar las funciones del chequeador y del programa completo de chequeadores de la compañía. Esta área de inspección aplica a la manera como este realiza el chequeo, la precisión e integridad de sus observaciones, y la validez de los resultados. Los inspectores deben evaluar las siguientes áreas al determinar la competencia de un piloto chequeador:

- ❖ *Responsabilidades.* El piloto chequeador es responsable de: asegurar que todos los eventos del examen de vuelo se hayan completado en un escenario de vuelo que se ajuste a la realidad; suministrar al piloto que está siendo evaluado las correspondientes instrucciones pre-vuelo y post-vuelo; (Briefing y Debriefing) y evaluar

objetivamente su rendimiento. La evaluación de la habilidad del piloto chequeador para realizar eficientemente los eventos de un vuelo de chequeo de proeficiencia o competencia normalmente no forma parte de la inspección del chequeador. Los inspectores deben poner énfasis en la competencia de cada chequeador como un evaluador.

- ❖ *Calificación.* Un piloto chequeador debe mantener la calificación básica en el cargo de acuerdo con el RAC 2.7.6.1 según sea aplicable. Si surge algún interrogante referente a la calificación básica, una inspección separada debe ser llevada a cabo para evaluar las habilidades básicas de piloto.
- ❖ *Seguimiento.* Los inspectores deben manejar las inspecciones de los chequeadores. Antes de la designación, se debe observar a cada chequeador realizando aquellas funciones que serán autorizadas después de la designación. Después de la aprobación, y cuando los recursos lo permitan, cada chequeador será observado anualmente. Cuando los recursos no permitan observaciones anuales, estas serán llevadas a cabo lo más frecuentemente posible. La mayor prioridad deberá darse en observar aquellos chequeadores que no han sido observados por el mayor período de tiempo. Es responsabilidad de los inspectores asegurarse de que sus carpetas estén vigentes.
- ❖ *Evaluación del Programa de Entrenamiento del operador.* El análisis de los resultados de la inspección del chequeo de



proeficiencia o competencia es un medio excelente para que el POI asegure la continua efectividad del programa de entrenamiento del operador. Cuando se identifiquen áreas deficientes a través de la inspección, estas áreas deben ser rectificadas mediante cambios en el programa de entrenamiento del operador. Por ejemplo, si los comentarios de la inspección indican deficiencias en el área de aproximaciones de no precisión, el POI debe exigir al operador que ponga mayor énfasis en ese evento en los segmentos del programa de entrenamiento de vuelo.

- ❖ *Manuales, Procedimientos, y Listas de Chequeo.* Los inspectores pueden utilizar los datos de chequeos de proeficiencia o competencia, combinados con datos de otras inspecciones (como inspecciones de la cabina de mando, en ruta, y de rampa), para identificar deficiencias en los manuales, procedimientos o listas de chequeo previamente aprobadas o aceptadas. Los procedimientos de las listas de chequeo, MEL/CDL, y maniobras y procedimientos de vuelo específicos son áreas operacionales que pueden requerir cambios para garantizar el cumplimiento con los reglamentos o prácticas seguras de operación.
- ❖ *Equipo.* Esta área de inspección se refiere a la condición de las aeronaves, simuladores, o dispositivos de entrenamiento utilizados durante el chequeo. Al evaluar el equipo, los inspectores deberán determinar los siguientes:
 - Si las inspecciones requeridas han sido ejecutadas

- Si las discrepancias observadas fueron registradas en el libro de mantenimiento
- Si el equipo se encuentra en buen estado
- Si el equipo opera correctamente

NOTA: Las fallas de equipo que hayan podido afectar los resultados del chequeo deben ser registradas en la sección de comentarios del respectivo formato. Sin embargo, la inspección de simuladores y/o aparatos de entrenamiento, es una actividad de vigilancia separada. Si se requiere hacer un comentario sobre el equipo como resultado de la vigilancia de un chequeador, los inspectores no deben generar otra anotación en el formato.

- ❖ *Efectividad del Programa de Análisis de Tendencias, Estandarización y Control de Calidad.* Los operadores deben reunir, registrar y analizar los resultados de los chequeos de proeficiencia o competencia para detectar y corregir deficiencias en los programas de entrenamiento, procedimientos y listas de chequeo. Los inspectores deben estimular a los operadores que tengan más de 10 tripulantes, en cualquier asignación, a establecer un análisis de tendencias, y evaluarán la efectividad de estos programas. Los inspectores que efectúen una serie de chequeos de proeficiencia y competencia observarán, en un período de tiempo, los cambios realizados por el operador. A través del sistema, el inspector puede medir la efectividad de estos cambios y el



programa de control de calidad del operador.

inspector le indicará el hecho al piloto chequeador y verificará que todos los ítems se completen.

10.4 RESPONSABILIDADES DEL INSPECTOR DURANTE LAS OBSERVACIONES DEL PILOTO CHEQUEADOR.

Cuando un chequeo de proeficiencia o competencia es realizado por un chequeador de la compañía y observado por un inspector, este evaluará tanto al piloto que está siendo chequeado, como la competencia del piloto chequeador. El piloto chequeador es responsable de completar todos los eventos del chequeo, proveer las instrucciones adecuadas para antes y después del chequeo (briefing) y de evaluar imparcial y objetivamente al piloto que está siendo chequeado. Después del chequeo, el inspector debe efectuar los correspondientes comentarios (debriefing) e instrucciones al piloto chequeador y al piloto que está siendo chequeado.

- a) La responsabilidad primordial del inspector es observar y evaluar la ejecución total del chequeo. Deberá abstenerse de hacer preguntas sobre el piloto que está siendo evaluado, intentar controlar el tipo o secuencia de los eventos del chequeo y de interferir en cualquier forma con la manera que el piloto chequeador realiza el chequeo.
- b) Es responsabilidad del piloto chequeador efectuar un chequeo completo y adecuado. La responsabilidad del inspector es evaluar el desempeño tanto del piloto chequeador como el del piloto que está siendo chequeado, y registrar los resultados de la inspección. En caso de que el desempeño del piloto chequeador sea desfavorable, el inspector informará al POI en la forma más rápida posible. Si el chequeador no cumple la totalidad de los elementos requeridos en un chequeo (el cual ha sido satisfactorio hasta ese momento), el

10.5 DEFICIENCIAS

Mientras que ciertos beneficios de entrenamiento se logran durante los chequeos de proeficiencia o competencia, el propósito de un chequeo es el de evaluar el estado de competencia del piloto y asegurar de que el último entrenamiento llevado a cabo fue suficiente para garantizar su competencia durante todo el período. Si el piloto chequeador que realiza el examen observa deficiencias menores (y cree que con una instrucción menor puede corregir la situación), podrá suspender temporalmente el chequeo, llevar a cabo un entrenamiento correctivo, y luego reasumir el chequeo.

- a) *Repetición de Eventos.* El RAC 4.16.1.21.3 autoriza a los pilotos chequeadores a dar entrenamiento adicional a un piloto que falla en completar satisfactoriamente un evento durante un chequeo. El entrenamiento adicional debe darse antes de repetir el evento. Han ocurrido problemas en aquellos casos donde los chequeadores simplemente repitieron los eventos hasta que el piloto pudo realizarlos dentro de las tolerancias permitidas. Esta práctica no es aceptable y es un abuso del entrenamiento. Puede ocurrir que los inspectores descubran que un piloto chequeador rutinariamente continuaba los chequeos por varias sesiones sin ningún registro que indicara un desempeño desfavorable del piloto; en consecuencia la información importante sobre la efectividad del programa de entrenamiento y la necesidad de entrenamiento adicional, se perdió. Cuando un chequeo de proeficiencia o competencia es interrumpido para efectuar entrenamiento, ese chequeo debe ser completado dentro del tiempo originalmente programado. Si el



entrenamiento es tan extenso que el chequeo no puede completarse en el tiempo asignado, el chequeador debe considerar el chequeo como no satisfactorio y poner al piloto en un entrenamiento de recalificación.

b) Desempeño no satisfactorio. Los inspectores no podrán dar entrenamiento durante los chequeos de proeficiencia o competencia. Si un evento del chequeo no es satisfactorio, el inspector debe, en lo posible, completar los eventos que más pueda, o terminar el chequeo. El chequeo debe registrarse como no satisfactorio.

c) Registro del tiempo de entrenamiento correctivo. Los inspectores registrarán el tiempo requerido para completar los chequeos en el correspondiente formato. La cantidad y tipo de entrenamiento correctivo realizado mientras el chequeo fue suspendido, deberá ser registrado.

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.



INTENCIONALMENTE
PAGINA
EN BLANCO