



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el ente público, especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, constituido mediante Ley No. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 22 de diciembre de 2006, modificada por la Ley No. 67-13, del 24 de Abril de 2013, a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en todo el territorio dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente No. 4-30-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo, D. N. <http://www.idac.gov.do>; debidamente representado por su titular, Director General, **Dr. ALEJANDRO HERRERA RODRÍGUEZ.**

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que el artículo 34 de la Ley No. 491-06 establece que: *“El Director o Directora General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la presente ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil y tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución”.*

CONSIDERANDO TERCERO: Que de conformidad con el literal h) del artículo 26 de la precitada Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), el *“elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago”.*

CONSIDERANDO CUARTO: Que según dispone el artículo 112 de la referida Ley, *“El Director o Directora General tiene la facultad y el deber de fomentar la seguridad de vuelo de las aeronaves civiles, periódicamente o según sea necesario, mediante la prescripción de: a) reglamentos y reglas razonables, implementando como mínimo las normas de los Anexos al Convenio de Chicago; ...para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil”.*

CONSIDERANDO QUINTO: Que al tenor de lo dispuesto por el literal b) del artículo 39 de la referida Ley, el Director General considera como de interés público *“la reglamentación de la Aviación Civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible”.*

CONSIDERANDO SEXTO: Que así mismo el artículo 50 de la citada Ley, dispone que todas las órdenes, reglas y reglamentos dictados por el Director General surtan efecto dentro del tiempo que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición.





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

CONSIDERANDO SEPTIMO: Que el artículo 72 de la indicada legislación autoriza al Director General para el establecimiento de una dependencia que lo asista en sus responsabilidades de llevar a cabo inspecciones continuas de la vigilancia de la seguridad operacional, certificar aeronaves, operadores aéreos y de emitir licencias al personal aeronáutico, siendo establecida en consecuencia la Dirección de Normas de Vuelo (DNV).

CONSIDERANDO OCTAVO: Que de conformidad con el artículo 143 de la ya mencionada Ley 491-06, el Director General del IDAC está facultado, autorizado y es su deber, el *“inspeccionar, sin restricción y en cualquier momento, las operaciones aeronáuticas, pudiendo delegar tal atribución en los inspectores, quienes ejercerán la potestad de examinar la documentación técnica, la inspección y pruebas de aeronaves civiles, motores, hélices e instrumentos, así como también inspeccionar instalaciones y servicios aeronáuticos, incluyendo cualquier aeropuerto o aeródromo, talleres de mantenimiento, escuelas, hangares, rampas y oficinas”*.

CONSIDERANDO NOVENO: Que de conformidad con las disposiciones del artículo 44 de la repetida legislación, el Director General puede delegar en cualquier funcionario, empleado o unidad administrativa que se encuentre bajo su jurisdicción, la ejecución de las funciones que le son asignadas por dicha ley.

Vista: La Constitución de la República Dominicana.

Vista: La Ley No. 491-06, sobre Aviación Civil en la República Dominicana, promulgada en fecha veintidós (22) de diciembre de dos mil seis (2006), publicada en la Gaceta Oficial No. 10388, modificada por la Ley No. 67-13, del 25 de abril de 2013.

Visto: El expediente remitido desde la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, relacionado con la Propuesta de Desarrollo o Enmienda (PDE) No. 3 al Manual del Inspector de Operaciones-Transporte Aéreo, IDAC – 1000, y el cumplimiento del procedimiento establecido por el RAD 22 para la Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

Vistas: Las Resoluciones Nos. 007-07, 078-08 y 016-10, del 30 de enero de 2007, 23 de diciembre de 2008 y 2 de junio de 2010, respectivamente, que aprueba y enmiendan el Manual del Inspector de Operaciones-Transporte Aéreo, IDAC – 1000.





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

Vistas: Las Resoluciones Nos. 005-2013 y 007-2013, del 07 de agosto y 15 de octubre de 2013, respectivamente, que actualizan el RAD-22, sobre Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos

RESUELVE:

PRIMERO: APROBAR, como al efecto **APRUEBA** la inclusión del Capítulo 3 “Programa de Cualificación de Personal Aeronáutico Chequeador, Instructor y Supervisor” en el Volumen 3: Administración Técnica del Operador Aéreo, del Manual del Inspector de Operaciones – Transporte Aéreo – IDAC-1000, cuyo texto es el siguiente:

“VOLUMEN 3 ADMINISTRACIÓN TÉCNICA DEL OPERADOR AEREO

CAPÍTULO 3. PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR

SECCIÓN 1. GENERALIDADES

1. INTRODUCCIÓN. Este capítulo contiene orientación con relación al programa de cualificación de personal aeronáutico chequeador, instructor y supervisor de transporte aéreo para los operadores aéreos bajo los Reglamentos 121 y 135. La sección 1 aborda los roles y propósitos del chequeo al personal aeronáutico, al instructor de vuelo, al instructor de tierra y supervisores de despachadores de vuelo y de tripulante de cabina de transporte aéreo. También en esta sección se encuentran los requisitos reglamentarios, calificaciones, responsabilidades y funciones. La sección 2 aborda las aprobaciones y vigilancia por parte del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) de los chequeos al personal aeronáutico bajo los Reglamentos 121 y 135. La sección 3 aborda los requerimientos de entrenamiento.

3. REQUERIMIENTOS DE LAS REGULACIONES. Los RADs, subsecciones 121.401(a) (4) y 135.323(a) (4) requieren a los operadores aéreos de proveer suficientes instructores de vuelo y de personal aeronáutico chequeador para conducir el entrenamiento y evaluación de vuelo requeridos por los RADs 121 y 135. El RAD, subsecciones 121.411 y 121.413 o el RAD, subsecciones 135.337 y 135.339, según apliquen, especifican los requerimientos de la cualificación y entrenamiento de los Pilotos Chequeadores. El RAD, subsecciones 121.421(b) y 121.422(b) requieren que a los tripulantes de cabina y los despachadores de vuelo se les den chequeos de competencia, los cuales pueden ser conducidos por un supervisor calificado o un instructor en tierra para el caso de un despachador de vuelo. El RAD, subsección 121.434(e) requiere que los tripulantes de cabina reciban la experiencia operacional (OE) bajo la supervisión de un Tripulante de Cabina calificado del operador aéreo.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

EXENCIONES. Un proceso de solicitud de exención al requerimiento del Reglamento está provisto bajo términos y procedimientos. El lenguaje contenido en las exenciones concedidas bajo este proceso es visto como un lenguaje de regulación, y debe ser respetado de la misma manera como los Reglamentos mismos.

NOTA: Surgen confusiones cuando la orientación de las políticas parecen ser no consistentes con las regulaciones. Los inspectores deben tener en cuenta que las Leyes Públicas, La Ley de Aviación Civil y los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos – incluyendo las exenciones – comprometen el cuerpo de requerimientos y no pueden ser cambiados por políticas. Los documentos de orientación de políticas tales como la Circular de Asesoramiento, guías y boletines están siempre subordinados a esos requerimientos.

5. DEFINICIONES. Para los propósitos de estandarización, las definiciones siguientes que apliquen al personal aeronáutico chequeador, a los instructores de vuelo y en tierra de transporte aéreo, y a los supervisores de transporte aéreo que enseñan y chequean bajo los programas de entrenamiento de los RADs 121 y 135:

- **Personal Aeronáutico Chequeador:** Es un personal aeronáutico aprobado por el IDAC quien tiene el entrenamiento apropiado, la experiencia, y la habilidad demostrada de evaluar y certificar el conocimiento y las habilidades de otro personal aeronáutico. La evaluación es conducida sobre la base del contenido en los módulos del currículo de entrenamiento aprobado al operador aéreo por el IDAC. Un personal aeronáutico chequeador está autorizado a conducir chequeos de competencia o de pericia, chequeos de línea y chequeos de cualificación especial; de supervisar el restablecimiento de la actualización en aterrizaje; y de supervisar los requerimientos de la experiencia operacional (OE) inicial bajo los RADs, subsecciones 121.434 y 135.244. Un personal aeronáutico chequeador puede conducir entrenamientos de vuelo bajo el currículo de entrenamiento aprobado del operador aéreo.

7. ROLES Y CARACTERÍSTICAS DEL PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR. Los roles del personal aeronáutico chequeador son (1) asegurar de que el miembro de la tripulación de vuelo ha cumplido con los estándares de competencia requeridos antes de que el miembro de la tripulación sea liberado del entrenamiento y (2) asegurar de que el miembro de la tripulación mantenga esos estándares actualizados mientras permanezca en servicio como miembro de la tripulación. El entrenamiento efectivo y el uso del personal aeronáutico chequeador por un operador aéreo aseguran de que cada miembro de la tripulación de vuelo esté estandarizado en su rendimiento laboral. Un candidato a personal aeronáutico chequeador debe ser conocedor de los requerimientos





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

aplicables de los Reglamentos 61, 63, 65, 91, 121, 135 y otros reglamentos; de las políticas aplicables del IDAC; y de los procedimientos operativos de seguridad requeridos para una posición particular de cualquier miembro de la tripulación. Un personal aeronáutico chequeador debe haber alcanzado y mantenido un registro como un miembro de la tripulación de vuelo. Luego de ser aprobado, la manera y reputación profesional de un personal aeronáutico chequeador se debe siempre reflejar positivamente sobre el empleador y el IDAC.

NOTA: Bajo los Reglamentos vigentes no se especifica un término normal de vencimiento para las aprobaciones de pilotos chequeadores (diferente a los examinadores designados cuyo término es de 12 meses). Una aprobación de personal aeronáutico chequeador puede ser dada de manera limitada o retirada a discreción del Inspector Principal de Operaciones (POI).

9. CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR PILOTO E INGENIERO DE VUELO.

De las categorías de Personal aeronáutico chequeador, cinco se relacionan a los pilotos, y una se relaciona a ingenieros de vuelo. La aprobación para cada clasificación de personal aeronáutico chequeador depende de que cada personal aeronáutico chequeador haya sido certificado apropiadamente en el puesto aplicable como tripulante de la aeronave; y haber demostrado al IDAC la habilidad de conducir una actividad de chequeo para evaluar el rendimiento de un personal. Las seis clasificaciones de personal aeronáutico chequeador son:

- Personal Aeronáutico Chequeador de Pericia - Aeronave.
- Personal Aeronáutico Chequeador de Pericia - Simulador.
- Personal Aeronáutico Chequeador de Línea – Todos los Asientos (izquierdo, derecho y del observador).
- Personal Aeronáutico Chequeador de Línea - Asiento del Observador Solamente.
- Personal Aeronáutico Chequeador – Todos los Cheques.
- Personal Aeronáutico Chequeador – Ingeniero de Vuelo.

11. PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR DE PERICIA – AERONAVE (INCLUYE SIMULADOR Y DISPOSITIVO DE ENTRENAMIENTO DE VUELO (FTD)).





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

A. Elegibilidad. Para aprobaciones iniciales y continuas como un Personal Aeronáutico Chequeador de Competencia – Aeronave, el personal candidato debe cumplir con los requerimientos de elegibilidad siguientes:

- Tener la licencia requerida y la habilitación específica para servir como piloto al mando (PIC) de la aeronave.
- Tener un certificado médico de tercera clase para instruir o evaluar en una aeronave o en un simulador. El certificado médico no es requerido para programas bajo el RAD, subsección 121.409 y las subsecciones de las que ahí se hace referencia.
- Haya completado el currículo de entrenamiento para cualificación de Personal Aeronáutico Chequeador de vuelo del operador aéreo requerido por el RAD, subsecciones 121.411, 121.413 y el Apéndice H, o por el RAD, subsecciones 135.337 y 135.339, según apliquen, cubriendo tales tópicos como:
- Instrucción breve antes del vuelo (briefing) e instrucción breve después del vuelo (debriefing) -
 - a. para el personal a ser evaluado.
 - b. para los miembros de la tripulación de soporte.
 - c. para el piloto de seguridad.
- Medidas de respuestas de seguridad, tales como salidas de emergencia, procedimientos de fuego y humo en la aeronave o simulador; o fallas en el movimiento de un simulador de vuelo.
- Cumplir con los requerimientos de entrenamiento y actualización para servir como un PIC, incluyendo entrenamiento de vuelo y en tierra, chequeos de Competencia o Pericia, y experiencia reciente de aterrizaje dentro de los 90 días (Estos requerimientos pueden cumplirse en un simulador de nivel B o superior).
- Mantener la actualización de línea como un miembro de la tripulación de vuelo del operador aéreo, o estar familiarizado con los procedimientos del operador aéreo y operación de línea participando en un programa de observación de línea que haya sido aprobado por el POI del operador aéreo. Un certificado médico apropiado para ocupar la posición como tripulante de línea, es requerido para esos instructores y personal aeronáutico chequeador que mantengan la actualización de línea.
- Demostrar satisfactoriamente a un inspector del IDAC la habilidad de conducir chequeos de competencia y de pericia en una aeronave o en un simulador, o en ambos, como sea apropiado. La evaluación inicial deberá incluir la evaluación en



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

una aeronave. La evaluación de un instructor en un simulador deberá incluir las habilidades individuales para operar el simulador mientras está en instrucción.

B. Actividades Autorizadas. Una clasificación de Personal Aeronáutico Chequeador - Aeronave, autoriza al personal aeronáutico chequeador a conducir las actividades siguientes:

- Chequeos de Pericia o Competencia de piloto conducidos dentro de un segmento del currículo de entrenamiento aprobado al operador aéreo, para uno u otro asiento de piloto en una aeronave o en un simulador, como sea apropiado.
- Instrucciones de vuelo dentro del currículo de entrenamiento aprobado del operador aéreo, desde uno u otro asiento de piloto en una aeronave en vuelo, o en un simulador, o en ambos, como sea apropiado.
- Supervisión del restablecimiento de la actualización de aterrizaje.
- Conducción de chequeos especiales para cualificación contenidos dentro de un segmento del currículo de entrenamiento aprobado al operador aéreo, siempre que el piloto chequeador esté cualificado en la actividad específica para la cual el chequeo especial esté siendo conducido (tales como operaciones CAT II y CAT III).
- Certificación de competencia y conocimiento satisfactorio del personal después de haberse cubierto uno o varios módulos del currículo de entrenamiento de vuelo, como sea apropiado.
- Cuando esté autorizado por el operador aéreo, las instrucciones en tierra, y la certificación de término satisfactorio de un segmento del currículo de entrenamiento en tierra del personal entrenado.

13. PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR DE PERICIA- SIMULADOR.

A. Elegibilidad. Para ser elegible para una aprobación inicial o continuada como Personal Aeronáutico Chequeador de Competencia – Simulador, un personal debe cumplir con los requerimientos de elegibilidad siguientes:

- Tener la licencia y la habilitación en la aeronave que le son requeridas para servir como piloto al mando (PIC).



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

- Tener por lo menos un certificado médico de tercera clase.
- Haber completado el programa de entrenamiento de cualificación de Personal Aeronáutico Chequeador bajo el programa de entrenamiento del operador aéreo requerido por el RAD, subsecciones 121.411, 121.413 y el Apéndice H o por el RAD, subsecciones 135.337 y 135.339, según apliquen (Los requerimientos de los RADs, subsecciones 121.413(c)(1) y 135.339(c)(1) pueden ser logrados enteramente en el simulador), incluyendo temas tales como:
 - Conducción de instrucción breve antes del vuelo (briefing) e instrucción breve después del vuelo (debriefing) –
 - para el PIC.
 - para los miembros de la tripulación de vuelo.
 - para otra tripulación.
- Conducir medidas de respuestas de seguridad, tales como salidas de emergencia, procedimientos de fuego y humo en la aeronave o simulador; o fallas en el movimiento de un simulador de vuelo.
- Cumplir con requerimientos de actualización para servir como un PIC para el operador aéreo, incluyendo entrenamiento en tierra y vuelo y los chequeos de Competencia o Pericia requeridos. Estos requerimientos pueden ser satisfechos usando un simulador de vuelo de nivel B (o superior), en tal caso la actualización de aterrizaje en la aeronave actual no es requerida. Cuando el currículo de entrenamiento del operador aéreo incluye un entrenamiento de visita bajo una exención al RAD 121, el instructor deberá mantener la actualización requerida por esos programas.
- Mantener la vigencia del chequeo de línea como miembro de la tripulación de mando del operador aéreo, o estar familiarizado con los procedimientos de operaciones de línea del operador aéreo, participando en un programa de observación de línea que haya sido aprobado por el POI del operador aéreo. El certificado médico para esos instructores y personal aeronáutico chequeador que sea apropiado a la posición que ocupan como tripulante en la línea que es requerido para mantener la actualización de línea.
- Demostrar satisfactoriamente, para el inicial y al menos cada dos años, a un inspector del IDAC la habilidad de conducir chequeos de competencia y de pericia



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

en un vuelo simulado en un simulador. Parte de la observación de un inspector debe abordar la competencia del personal aeronáutico chequeador en la evaluación de un personal y la operación de un simulador simultáneamente.

B. Actividades Autorizadas: La aprobación de la competencia de un personal aeronáutico chequeador en un simulador aprobado autoriza a un personal aeronáutico chequeador a conducir las siguientes actividades:

- Chequeos de Pericia y Competencia de pilotos como sea autorizado, en un simulador de vuelo aprobado o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo conforme al segmento del currículo de entrenamiento aprobado al operador aéreo.
- Certificación de competencia y conocimiento satisfactorio del personal después de concluido un segmento o módulo del entrenamiento de vuelo del programa de entrenamiento.
- Cuando esté autorizado por el operador aéreo, la instrucción en tierra y la certificación de un personal por la terminación satisfactoria de un segmento del currículo de entrenamiento en tierra.

15. PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR DE LÍNEA – TODOS LOS ASIENTOS (ASIENTO IZQUIERDO DEL PILOTO, ASIENTO DERECHO DEL PILOTO, Y ASIENTO DEL OBSERVADOR), RADs 121 y 135.

A. Elegibilidad. Para la aprobación inicial y continua como un Personal Aeronáutico Chequeador de Línea, - Todos los Asientos, un personal debe cumplir con los siguientes requisitos de elegibilidad:

- Tener la licencia y la habilitación en la aeronave que le son requeridas para servir como piloto al mando (PIC) en operaciones bajo RAD 121 ó 135, como sea apropiado.
- Tener certificado médico de Primera Clase, si está sirviendo como tripulante requerido. Si no está sirviendo como un tripulante requerido, debe tener como mínimo certificado médico de Tercera Clase.
- Cumplir con los requerimientos de entrenamiento y actualización para servir como un PIC, incluyendo entrenamiento de vuelo orientado a la línea y en tierra, chequeos de Competencia o Pericia, chequeos de línea, y experiencia reciente de



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

aterrizaje dentro de los 90 días (Estos requerimientos pueden cumplirse en un simulador de nivel B o más alto).

- Haber completado el programa de entrenamiento de cualificación de personal aeronáutico chequeador del operador aéreo equivalente al requerido por el RAD, subsecciones 121.411 y 121.413, o RAD, subsecciones 135.337 y 135.339, como sea aplicable, incluyendo temas tales como:
 - Instrucción breve antes del vuelo (briefing) y después del vuelo (debriefing).
 - Para el PIC.
 - Para otros miembros de la tripulación.
 - Medidas de respuestas de seguridad en una aeronave.
- Demostrar satisfactoriamente, para el inicial y por lo menos cada dos años, a un inspector del IDAC la habilidad de conducir chequeos de línea desde un asiento de piloto o de supervisar experiencia operacional y otras actividades.

B. Actividades Autorizadas. Las aprobaciones como Piloto Chequeador de Línea - Todos los Asientos, autoriza a un Piloto Chequeador a conducir las actividades siguientes:

- Chequeo del Piloto en la Línea desde uno u otro asiento de piloto o desde el asiento del observador.
- Supervisión de la Experiencia Operacional (OE) desde cualquier asiento de piloto.

NOTA: La Experiencia Operacional (OE) puede ser conducida desde el asiento del observador, de acuerdo con el RAD, subsección 121.434(c)(1)(ii), cuando el PIC esté completando el currículo de entrenamiento de transición durante el curso de la OE y el PIC en transición ha hecho por lo menos dos despegues y aterrizajes en tipo de aeronave usada; y le ha demostrado satisfactoriamente al personal aeronáutico chequeador que él está calificado para realizar los deberes como PIC para ese tipo de aeronave.

- Entrenamientos y chequeos en operaciones especiales como módulo del programa de entrenamiento aprobado para el operador aéreo, siempre que el Personal Aeronáutico Chequeador esté calificado en las operaciones que están siendo conducidas (aeropuertos especiales o rutas internacionales.)





Instituto Dominicano de Aviación Civil
“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

17. PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR DE LINEA - ASIENTO DEL OBSERVADOR SOLAMENTE, RADs 121 y 135.

A. Elegibilidad. Para la aprobación como un Personal aeronáutico chequeador de Línea – Asiento del Observador Solamente, un personal debe cumplir los requerimientos de elegibilidad siguientes:

- Tener la licencia y la habilitación en la aeronave que le son requeridas para servir como piloto al mando (PIC).
- Para los operadores bajo RAD 135, tener por lo menos un certificado médico válido de tercera clase. Al personal aeronáutico chequeador bajo RAD 121 no le es requerido poseer un certificado médico.
- Cumplir con los requerimientos de entrenamiento y actualización para servir como un PIC, incluyendo entrenamiento de vuelo y en tierra, chequeos de Competencia o Pericia, y experiencia reciente de aterrizaje dentro de los 90 días (Estos requerimientos pueden cumplirse en un simulador de nivel B o más alto).
- Haber completado el programa de entrenamiento de cualificación del Personal Aeronáutico Chequeador contemplado en el RAD, subsecciones 121.411 y 121.413, o en el RAD, subsecciones 135.337 y 135.339, según aplique, incluyendo temas como:
 - Instrucción breve antes del vuelo (briefing) y después del vuelo (debriefing).
 - Para el PIC.
 - para otros miembros de la tripulación.
- Medidas de respuestas de seguridad en una aeronave.
- Demostrar satisfactoriamente, por lo menos cada dos años, a un inspector del IDAC la habilidad de conducir chequeos de línea desde el asiento del observador cuando un segundo asiento de observador está disponible: De otra manera, en un Entrenamiento de Vuelo Orientado a la Línea (LOFT).
- Mantener actualización de línea como miembro de la tripulación de vuelo del operador aéreo, o estar familiarizado con los procedimientos del operador aéreo y estar participando en un programa de Evaluación de las Operaciones de la Línea





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

que ha sido aprobado por el POI del operador aéreo. (Refiérase a la CA 120-35B, enmendada, para una discusión de los términos) Si el instructor y el personal aeronáutico chequeador quieren mantener la actualización de línea, entonces el certificado médico apropiado es requerido.

- Ser re-evaluado inicialmente y por lo menos cada dos años como un piloto chequeador de línea por un inspector del IDAC.

NOTA: El operador aéreo debe tener procedimientos, publicados en su manual de operaciones, que se deban seguir en el evento de que un personal aeronáutico chequeador de línea determine que el rendimiento de un piloto no cumple con los estándares que permitirían al individuo continuar operando la aeronave. Al miembro de la tripulación no se le permitirá continuar con el vuelo. Si el personal aeronáutico chequeador de línea no posee la clase de certificado médico para sustituir los miembros de la tripulación, se deben seguir procedimientos específicos alternativos.

B. Actividades Autorizadas. La aprobación de un personal aeronáutico chequeador – Asiento de Observador Solamente, autoriza al titular a conducir las siguientes actividades de módulos del programa de entrenamiento aprobado del operador aéreo siempre que el PIC y el segundo al mando (SIC) estén actualizados y totalmente cualificados en la aeronave:

Chequeos de línea desde el Asiento del observador.

- Entrenamiento y chequeo para operaciones especiales desde el Asiento del observador, siempre que el personal aeronáutico chequeador esté calificado en la operación específica (tales como aeropuertos especiales y rutas internacionales).
- Cuando esté autorizado por el operador aéreo, la instrucción en tierra y la certificación de un personal por el término satisfactorio de un segmento del currículo de entrenamiento en tierra.

19. PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR – TODOS LOS CHEQUEOS.

El personal debe cumplir con los requerimientos de elegibilidad para un personal aeronáutico chequeador de competencia – aeronave, para el personal aeronáutico chequeador –simulador, y para personal aeronáutico chequeador de línea – todos los Asientos, de acuerdo con los párrafos anteriores en esta sección. La aprobación como un personal aeronáutico chequeador – Todos los Chequeos, autoriza al titular a conducir todos los chequeos contenidos en el segmento de plan de estudios de cualificación, del programa





Instituto Dominicano de Aviación Civil
“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

de entrenamiento aprobado del operador aéreo, incluyendo esos chequeos y otras actividades de un Personal Aeronáutico Chequeador de Línea – Todos los Asientos; y, con la aprobación del operador aéreo, dar instrucciones en vuelo y en tierra bajo ese programa de entrenamiento.

21. PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR - INGENIERO DE VUELO. La aprobación como un Personal Aeronáutico Chequeador - Ingeniero de Vuelo es apropiada para los operadores aéreos que utilizan la aeronave exclusivamente para los programas de entrenamiento de ingeniero de vuelo. Esta aprobación es también apropiada para los operadores aéreos que utilizan simuladores de vuelo o dispositivos de entrenamiento de vuelo para segmentos de, o la totalidad del programa de entrenamiento.

A. Elegibilidad. Para la aprobación inicial y de continuidad como Personal Aeronáutico Chequeador - Ingeniero de vuelo, el titular debe cumplir con los requerimientos de elegibilidad siguientes:

- Tener la licencia y la habilitación de clase que le son requeridas para servir como ingeniero de vuelo (IV).
- Tener un certificado médico de segunda clase válido cuando conduzca entrenamientos o chequeos en vuelo de la aeronave.
- Haya completado el programa de entrenamiento de personal aeronáutico chequeador de transporte aéreo aprobado por el operador aéreo para esta función, incluyendo el entrenamiento requerido por el RAD, subsecciones 121.411 y 121.413, aplicables a la posición de tripulante ingeniero de vuelo, incluyendo temas tales como:
- Instrucción breve antes del vuelo (briefing) y después del vuelo (debriefing) para el solicitante y los miembros de la tripulación de soporte.
- Medidas de respuestas de seguridad (si aplica), tales como salidas de emergencia, procedimientos de fuego y humo en la aeronave o simulador; o fallas en el movimiento de un simulador de vuelo.
- Cumplir con el entrenamiento y los requerimientos de actualización para servir como un ingeniero de vuelo para el operador aéreo en la aeronave específica, incluyendo entrenamiento terrestre, entrenamiento de vuelo, y chequeos de Competencia.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TÉCNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

- Mantener la actualización de línea como un miembro de la tripulación de vuelo del operador aéreo, o estar familiarizado con los procedimientos de línea del operador aéreo participando en un programa de observación de línea que ha sido aprobado por el POI del operador aéreo. (Refiérase a la AC 120-35, enmendada para una discusión de los términos).
- Demostrar satisfactoriamente, para el inicial y por lo menos cada dos años, a un inspector del IDAC la habilidad de conducir un chequeo de Competencia de ingeniero de vuelo en un simulador de vuelo.

NOTA: Cuando las porciones de los procedimientos normales de un chequeo deben ser conducidos en una aeronave en vuelo, el candidato a personal aeronáutico chequeador debe ser observado bajo esas condiciones. Si los segmentos de procedimientos normales del chequeo pueden ser conducidos en un simulador, el personal aeronáutico chequeador puede ser evaluado en un simulador o en una aeronave.

B. Actividades. La aprobación de “Personal Aeronáutico Chequeador-Ingeniero de vuelo,” hace a un personal aeronáutico chequeador elegible para conducir cualquiera o todas las actividades siguientes, sujeto a los términos específicos (autorizaciones o limitaciones) mostrados en la Carta de Autorización:

Chequeos de competencia para ingeniero de vuelo en un dispositivo de vuelo aprobado o en un simulador de vuelo, o en una aeronave como un módulo de calificación del segmento de plan de estudios en el programa de entrenamiento aprobado del operador aéreo.

- Instrucciones de ingenieros de vuelo en un dispositivo de vuelo aprobado o en un simulador de vuelo, o en una aeronave, como un módulo en el programa de entrenamiento aprobado del operador aéreo.
- Certificación del rendimiento satisfactorio del personal después de completar un segmento de plan de estudios de entrenamiento de vuelo o un módulo de entrenamiento de vuelo.

Cuando esté autorizado por el operador aéreo, la instrucción en tierra y la certificación de un personal por la terminación satisfactoria de un segmento del currículo de entrenamiento en tierra.





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

23. ROL Y CARACTERÍSTICAS DEL INSTRUCTOR DEL OPERADOR AÉREO.

Un instructor del operador aéreo es una persona empleada por el operador aéreo o un centro de entrenamiento para el propósito de entrenar miembros de la tripulación de vuelo y despachador de vuelo bajo un plan de estudios o programa de entrenamiento aprobado a un operador aéreo bajo los Reglamentos 121 o 135. El entrenamiento deberá ser suficiente para asegurar que los estándares de rendimiento se cumplan. Cuando es seleccionado y calificado por el operador aéreo, el instructor de un operador de transporte aéreo es responsable de certificar el conocimiento y la competencia de cada miembro de la tripulación al momento de la culminación de un segmento o del programa de entrenamiento. Los instructores de transporte aéreo deberán ser conocedores de los requerimientos de los Reglamentos 61, 63, 65, 91, 121 y 135 (según aplique), y en las políticas y procedimientos del operador aéreo. Un instructor de transporte aéreo debe poseer habilidades efectivas de comunicación y una manera de siempre reflejar el profesionalismo y una actitud positiva hacia la seguridad.

25. INSTRUCTOR DE VUELO DEL OPERADOR AÉREO - AERONAVE. El Instructor de Vuelo de Operador Aéreo – Aeronave, puede ser un instructor de piloto, de ingeniero, o ambos, y puede conducir entrenamientos de vuelo en un simulador de vuelo, en un dispositivo de entrenamiento de vuelo o impartir entrenamiento en tierra.

A. Elegibilidad. Un personal candidato a instructor debe cumplir con los requerimientos de elegibilidad siguientes:

- Ser titular de una licencia con las habilitaciones requeridas para servir como miembro requerido de la tripulación de una aeronave específica, excepto que el certificado médico no es requerido para programas aprobados bajo el RAD, subsección 121.409b. Ver referencia al RAD, subsección 121.411(c)(1) (simuladores).
- Cumplir con los requerimientos de actualización para servir como un PIC o ingeniero de vuelo para el operador aéreo, incluyendo entrenamientos de vuelo y tierra, chequeos de competencia y de pericia, y (para pilotos) actualización de aterrizaje de 90 días.
- Para pilotos, deben completar un chequeo anual de línea o módulo de observación de línea de un segmento del plan de estudios de calificación recurrente.





Instituto Dominicano de Aviación Civil
“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

- Haber recibido entrenamiento de cualificación de instructor de vuelo bajo el programa de entrenamiento aprobado por el operador aéreo, incluyendo el entrenamiento requerido por las subsecciones 121.411, 121.413 y el Apéndice H, o las subsecciones 135.337 y 135.339, como sea aplicable.
- Mantener la competencia como miembro de la tripulación de vuelo del operador aéreo, o estar familiarizado con los procedimientos y operaciones de línea del operador aéreo participando en un programa de entrenamiento de vuelo orientado a la línea que ha sido aprobado por el POI del operador aéreo (refiérase a la CA 120-35 enmendada, para explicación). Un certificado médico apropiado es necesario para la posición como tripulante requerido para esos instructores y personal aeronáutico chequeador que mantienen habilitación de línea.

B. Actividades Autorizadas. Un instructor de vuelo de transporte aéreo en una aeronave, cuando esté autorizado por el empleador, puede conducir las actividades de instrucción de vuelo siguientes:

- Instrucciones de vuelo para el personal en una aeronave en vuelo, incluyendo instrucciones breves antes del vuelo (briefing) y después del vuelo (debriefing).
- Certificación del rendimiento satisfactorio de un personal después de completar un segmento de plan de estudios de entrenamiento de vuelo.
- Cuando esté autorizado por el operador aéreo, instrucciones en tierra y certificación por la finalización satisfactoria de un personal dentro del segmento de plan de estudios de entrenamiento en tierra.

27. INSTRUCTOR DE VUELO DEL OPERADOR AÉREO - SIMULADOR. Un instructor de vuelo del operador aéreo para simulador puede instruir en un simulador o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo, y puede instruir tanto a un piloto como a un ingeniero de vuelo.

A. Elegibilidad. Un candidato debe cumplir con los requerimientos de elegibilidad siguientes:

- Bajo un programa de entrenamiento RAD 121, un candidato para instructor de vuelo – simulador, debe tener por lo menos una licencia de Piloto de Transporte





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

de Línea Aérea (TLA); adicionalmente una habilitación tipo aprobada para instrucción inicial.

- Bajo el programa de entrenamiento RAD 135, un candidato para Instructor de Vuelo – Simulador, debe tener por lo menos una licencia TLA y una habilitación tipo apropiada. Una licencia de Piloto Comercial con habilitación en Instrumentos es suficiente cuando las operaciones de la aeronave no requieren al PIC tener una licencia TLA y una habilitación tipo.
- Los candidatos para Instructor de Vuelo – Simulador deben haber recibido el entrenamiento requerido por el RAD 121, Apéndice H, cuando aplique. Todos los candidatos deben haber recibido la cualificación de Instructor de Vuelo – Simulador, requerida por el programa de entrenamiento aprobado del operador aéreo, incluyendo lo requerido por el RAD, subsecciones 121.411 y 121.413, o RAD, subsecciones 135.337 y 135.339, como sea aplicable, incluyendo temas como:
- Instrucción breve antes del vuelo (briefing) y después del vuelo (debriefing) para la tripulación de vuelo.
- Medidas de respuestas de seguridad, tales como salidas de emergencia, procedimientos de fuego y humo en la aeronave o simulador; o fallas en el movimiento de un simulador.

NOTA: Los requerimientos del RAD, subsección 121.413(c)(1), y la subsección 135.339(c)(1) pueden ser completadas enteramente en un simulador.

- Mantener la actualización de línea como un miembro de la tripulación de vuelo del operador aéreo, o estar familiarizado con los procedimientos de línea del operador aéreo participando en un programa de entrenamiento de orientación a la línea que ha sido aprobado por el POI del operador aéreo. (Refiérase a la CA 120-35). Un certificado médico apropiado para la posición como miembro requerido de la tripulación para esos instructores y personal aeronáutico chequeador quienes mantienen la actualización de línea.

B. Actividades Autorizadas. Un Instructor de Vuelo – Simulador, de transporte aéreo, cuando esté autorizado por el empleador, puede conducir las actividades de instrucción de vuelo siguientes:





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

- Instrucciones de vuelo al personal en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, incluyendo instrucciones sobre impartir comentarios breves antes del vuelo (briefing) y después del vuelo (debriefing).
- Certificación del rendimiento del personal después de completar el segmento del currículo de entrenamiento de vuelo o el módulo de entrenamiento de vuelo,
- Cuando esté autorizado por el empleador, instrucción en tierra y certificación de la finalización satisfactoria del personal en un segmento del currículo de estudio de entrenamiento en tierra.

29. INSTRUCTOR EN TIERRA DEL OPERADOR AÉREO.

A. Elegibilidad. Los requerimientos de elegibilidad para los instructores en tierra del operador aéreo no se especifican en los Reglamentos. Sin embargo, las subsecciones 121.401(a)(2) y 135.323(a)(2) requieren de los operadores aéreos provean instalaciones de entrenamiento en tierra e instructores en tierra calificados. Un instructor en tierra de un operador aéreo debe ser monitoreado frecuentemente para asegurar que los instructores son capaces de enseñar los segmentos y planes de estudios del programa de entrenamiento. Los inspectores y el personal aeronáutico chequeador que conduce los chequeos prácticos (orales, pruebas, y chequeos de vuelo) deberán evaluar el conocimiento y competencia de los miembros de la tripulación que han completado el plan de estudios de entrenamiento en tierra. Ellos deben identificar cualquier deficiencia y efectuar cualquier corrección con respecto al instructor o al programa de entrenamiento mismo. Los POI deben monitorear los registros de entrenamiento para asegurar de que los instructores en tierra de transporte aéreo estén calificados apropiadamente.

B. Actividades Autorizadas. Un instructor en tierra de transporte aéreo, cuando esté autorizado por el empleador, puede conducir los tipos de actividades de instrucción en tierra siguientes:

- Instrucción en un específico segmento del plan de estudio de entrenamiento en tierra.

NOTA: El uso de cualquier dispositivo de entrenamiento, incluyendo maquetas, dispositivos de entrenamiento de vuelo y simuladores de vuelo, es apropiado a condición de que el uso de tales dispositivos sean una parte integral del segmento del plan de estudio de entrenamiento en tierra.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

C. Registros de Entrenamiento y de calificación. El operador aéreo deberá mantener la documentación del entrenamiento y calificación para cada instructor en tierra de transporte aéreo y para cada supervisor, y deberá tener esta documentación convenientemente accesible para la inspección del IDAC.

31. SUPERVISORES, TRIPULANTES DE CABINA Y DESPACHADORES DE VUELO BAJO RAD 121.

A. Generalidades. Un operador aéreo que opera bajo el RAD 121, comprometido en operaciones de transporte de pasajeros, deberá mantener un programa para entrenar y calificar supervisores de tripulantes de cabina. Los operadores aéreos internacionales y domésticos deberán también establecer y mantener un programa para entrenar y calificar supervisores de despachadores de vuelo. Esos supervisores están autorizados para conducir los chequeos de pericia a los despachadores de vuelo como está requerido por el RAD 121. La subsección 121.401(c) especifica que los instructores de tierra y supervisores, responsables de un segmento del plan de estudio de entrenamiento en tierra o chequeo de pericia deberán certificar la competencia y el conocimiento de los miembros de los tripulantes de cabina y despachadores de vuelo después de completar el chequeo de pericia. Cuando esos instructores en tierra son escogidos por sus empleadores para conducir chequeos de competencia a despachadores de vuelo y tripulantes de

cabina, se les llama supervisores de transporte aéreo; así está definido en esta guía. Para calificar, estos supervisores (ellos mismos) deben completar el plan de estudios de entrenamiento apropiado y el chequeo de pericia requerido. Para mantener la cualificación, los supervisores deben completar el plan de estudio de entrenamiento recurrente requerido. Los POI deben monitorear los registros de entrenamiento para asegurar que los supervisores que conducen los chequeos de pericia a tripulantes de cabina o despachador de vuelo estén calificados apropiadamente.

B. Rol y Características del Supervisor de un Operador Aéreo. El papel de supervisor de un operador aéreo es para asegurar que el tripulante de cabina o despachador de aeronave reúna los estándares de competencia en demostrar conocimiento y habilidad en los temas de entrenamiento requerido por el RAD 121. Un supervisor de transporte aéreo debe ser conocedor en los requerimientos de los RADs 65, 91, 119 y 121, otras políticas aplicables del IDAC, prácticas seguras de operación y procedimientos y políticas del operador aéreo.





Instituto Dominicano de Aviación Civil
“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

32. SUPERVISOR DE OPERADOR AÉREO – TRIPULANTE DE CABINA

A. Cualificación de Entrenamiento. Un operador aéreo que opera bajo RAD 121 que está envuelto en operaciones de transporte de pasajeros debe establecer y mantener un programa para entrenar y calificar a los supervisores de tripulantes de cabina del operador aéreo. Para mantener la cualificación, los supervisores de tripulantes de cabina del operador aéreo deben completar satisfactoriamente el entrenamiento recurrente, incluyendo los chequeos de competencia.

B. Actividades Autorizadas. Un supervisor de tripulante de cabina de operador aéreo, cuando está cualificado y autorizado por el titular de certificado, puede conducir lo siguiente:

- 1) Chequeos de competencia inicial y recurrente para tripulantes de cabina.
- 2) Supervisión de la Experiencia Operativa de un tripulante de cabina.
- 3) Certificación de haber completado satisfactoriamente la evaluación de conocimiento y pericia por un chequeo de competencia.

C. Registros de Entrenamiento y Cualificación. El titular de certificado debe mantener documentación de entrenamiento y cualificación por cada supervisor de tripulante de cabina de transporte aéreo, y debe tener disponible esa documentación a solicitud del IDAC.

CAPÍTULO 3. PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN PARA PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR PARA TITULARES DE CERTIFICADO BAJO RADs 121 Y 135.

SECCIÓN 2. APROBACIÓN Y VIGILANCIA DEL PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR.

33. GENERALIDADES.

CODIGO SIAGA

- 1346 – Piloto.





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

- 1347 – Ingeniero de Vuelo.
- 1349 – Navegación Oceánica.

Esta sección aborda los procedimientos para la aprobación y vigilancia del Personal aeronáutico chequeador. Todo el personal aeronáutico chequeador debe ser aprobado por el inspector principal de operaciones del operador aéreo (POI). La aprobación está basada en un personal que tenga las licencias y habilitaciones apropiadas; estar calificado de acuerdo con los programas de entrenamiento inicial, de transición o de ascenso; haber completado el programa aprobado de entrenamiento para las funciones apropiadas de personal aeronáutico chequeador; haber demostrado la habilidad de conducir chequeos de vuelo y de evaluar el rendimiento del personal a satisfacción de un inspector del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

35. FASE UNO - FAMILIARIZACION DEL OPERADOR AÉREO CON LOS REQUERIMIENTOS DE PILOTO CHEQUEADOR Y CARTAS DE SOLICITUD.

La Primera fase del proceso de aprobación de Personal aeronáutico chequeador involucra una reunión de orientación entre el operador aéreo y el POI para asegurarse de que el operador aéreo comprenda el proceso.

Además de los requerimientos de entrenamiento de personal aeronáutico chequeador el candidato a personal Aeronáutico chequeador debe demostrar satisfactoriamente la habilidad de realizar las funciones de personal aeronáutico chequeador a un inspector del IDAC antes de la aprobación. El POI también debe asegurar que el operador aéreo tenga conocimiento de la documentación necesaria para iniciar el proceso de aprobación; el cual es el siguiente:

- La Carta de Solicitud constituye la nominación del operador aéreo. Se origina desde el operador aéreo, no desde un centro de entrenamiento, candidato, o alguna otra parte. Esta incluye el nombre completo, su dirección de negocios, el número de licencia del personal aplicable, la posición como miembro de la tripulación, clasificación solicitada de personal aeronáutico chequeador y tipo de aeronave.
- Un breve currículo de los antecedentes y experiencias de aviación del personal aeronáutico.
- Copias de las licencias apropiadas del personal aeronáutico.
- Copia del certificado médico del personal aeronáutico.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

NOTA: Un POI puede requerir que esta información sea expandida para ajustarse a las circunstancias.

37. FASE DOS - ENVIO DE LA DOCUMENTACIÓN. La fase dos comienza cuando el operador aéreo envía o deposita la documentación solicitada al POI para la evaluación. Este envío puede ser transmitido por medios convencionales, por correo electrónico, por facsímil (fax), o por otros medios aceptables para el operador aéreo y el POI. El POI deberá iniciar una revisión de la información para determinar si el candidato a personal aeronáutico chequeador cumple con los requerimientos de cualificación básicos para el tipo de aprobación de personal aeronáutico chequeador que se desee (vea la sección I de este capítulo). Si la documentación del operador aéreo depositada no es aceptable, el POI debe devolver la documentación con una declaración de la razón del rechazo de aceptación. Si el envío o depósito de la documentación del operador aéreo es aceptable, el POI debe iniciar la fase tres.

39. FASE TRES - REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN.

A. El POI deberá verificar la licencia del candidato a personal aeronáutico chequeador. El POI deberá crear un archivo para el individuo en la sección de personal aeronáutico chequeador.

NOTA: Cuando sus documentos no han sido rechazados, la creación del archivo en este punto del proceso permitirá la documentación de acciones subsiguientes con relación al individuo. Durante el proceso de manejo de archivo, la vigilancia de los registros del personal aeronáutico chequeador son verificados (apellido, y número de licencia) contra el archivo auxiliar del personal aeronáutico chequeador en el archivo de la base de datos del operador aéreo.

B. Antes de que el POI pueda evaluar a un personal para la aprobación como un personal aeronáutico chequeador, todos los entrenamientos requeridos deben ser completados. Los registros del personal deben mostrar la terminación satisfactoria del entrenamiento inicial, de transición, o de ascenso, y todos los entrenamientos requeridos bajo el programa de entrenamiento del personal aeronáutico chequeador aprobado del operador aéreo para la clasificación especificada. El Apéndice H puede ser usado para todo el entrenamiento requerido. El programa de entrenamiento debe contener todo el entrenamiento requerido por el RAD, subsecciones 121.411 y 121.413 o RAD, subsecciones 135.337 y la 135.339 que son aplicables a la aprobación deseada.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

Cuando los registros del personal muestran que el personal ha completado previamente un segmento de plan de estudios, el segmento no tiene que ser repetido.

C. Si, después de revisar la documentación, el POI determina que el candidato no califica, el POI debe comunicar al operador aéreo la razón de la no aceptación.

41. FASE CUATRO - EVALUACION DEL PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR.

SIAGA 1631 - Vigilancia del personal aeronáutico Chequeador. Para poder evaluar a un candidato a personal aeronáutico chequeador efectivamente, los inspectores deben estar familiarizados completamente con los procedimientos del operador aéreo. Los inspectores deben también familiarizarse con cualquier regulación especial que afecte al operador aéreo, tal como una condición especial contenida en las especificaciones de operaciones y exenciones.

A. Escogiendo Personal Como Sujetos. El inspector que conduce una evaluación para una aprobación inicial de personal aeronáutico chequeador deberá observar al personal aeronáutico chequeador candidato conducir el chequeo actual. El propósito de la evaluación del personal aeronáutico chequeador es para asegurar de que los candidatos han logrado las destrezas para dar sesiones de instrucción breve y evaluación a un personal. El personal que reciba el chequeo deberá ser un miembro de la tripulación de línea quien esté programado para una evaluación. El personal no deberá ser un instructor o personal aeronáutico chequeador a menos que haya recibido una aprobación previa de parte del POI.

B. Destrezas de Vuelo del Candidato a Personal aeronáutico Chequeador. Excepto para una aprobación de instrucción inicial, una evaluación de personal aeronáutico chequeador no tiene que implicar una evaluación de las destrezas de vuelo en una posición de vuelo. Un operador aéreo no debe solicitar una aprobación de un individuo como un personal aeronáutico chequeador cuando hay algún cuestionamiento sobre las destrezas en vuelo del personal candidato en puesto de tripulante. Si el POI tiene alguna razón para cuestionar la competencia del candidato, la evaluación del personal aeronáutico chequeador no se conducirá hasta que la competencia del candidato sea verificada. Una manera aceptable de verificar la competencia del personal es de chequear al candidato a personal aeronáutico chequeador. Un inspector puede conducir un chequeo de competencia, de pericia o de línea al candidato a personal aeronáutico chequeador previo a la evaluación oficial programada del personal aeronáutico chequeador. (Tales chequeos no son rutinariamente requeridos.)



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TÉCNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

C. Evaluación Satisfactoria. Si el inspector determina que un candidato a personal aeronáutico chequeador cumple con los criterios para la aprobación a personal aeronáutico chequeador solicitada, el inspector deberá informar de que se reportará una recomendación de aprobación al POI. En este caso, el candidato a personal aeronáutico chequeador deberá certificar la competencia del personal que reciba el chequeo y que complete todas las tareas de mantenimiento de registro necesarias. El POI puede permitir al nuevo personal aeronáutico chequeador ser programado inmediatamente como personal aeronáutico chequeador, aun sin que el procesamiento de la Carta de Autorización haya sido completado, siempre y cuando quede registrado en los medios pertinentes constancia de haberse obtenido una evaluación satisfactoria.

D. Evaluación No Satisfactoria. Si el inspector determina que un candidato no califica para la aprobación de personal aeronáutico chequeador solicitada, el inspector deberá informar al candidato de que la aprobación se ha retenido.

NOTA: La insuficiencia de un candidato a personal aeronáutico chequeador es poco común y usualmente descarta la elegibilidad del candidato para la posición de personal aeronáutico chequeador. En raras circunstancias, el POI puede permitir una reevaluación. En tal caso, el operador aéreo debe conducir entrenamientos adicionales, re-certificar la competencia del candidato y arreglar otra evaluación para ser conducida por un inspector del IDAC.

E. Contenido de la evaluación de un Piloto Chequeador. La siguiente orientación aplica a la evaluación del inspector con respecto a las seis clasificaciones de personal aeronáutico chequeador.

(1) Personal aeronáutico Chequeador de pericia – Aeronave. Un inspector deberá evaluar a un candidato cuando el candidato conduce un chequeo de competencia o de pericia en una aeronave en vuelo. El inspector debe observar al candidato conducir el chequeo total en la aeronave. El candidato deberá ser evaluado en su habilidad de evaluar un individuo, mientras al mismo tiempo, realiza las actividades de miembro de tripulación normalmente asociadas con el asiento que ocupa el personal aeronáutico chequeador. Con la aprobación del POI, el inspector puede observar parte del chequeo en la aeronave y el resto en el simulador o un dispositivo de entrenamiento de vuelo aprobado (FTD).

(2) Personal aeronáutico Chequeador de Competencia - Simulador. Un inspector deberá evaluar a este candidato mientras el candidato conduce el segmento de un chequeo actual de competencia o de pericia en el simulador o dispositivo de entrenamiento (FTD) según aplique. El candidato deberá ser evaluado según su habilidad de evaluar a un individuo





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

mientras, al mismo tiempo, demuestra competencia en la operación de un simulador o dispositivo de entrenamiento. La gestión de tiempo y la habilidad para adaptarse a los eventos que puedan afectar una secuencia planificada de eventos debe ser considerada. Si el chequeo total de competencia o de pericia puede ser realizado en un simulador de vuelo, el candidato debe ser observado conduciendo todo el chequeo.

(3) Personal Aeronáutico Chequeador de Línea – Todos los Asientos. Un inspector evaluará teste candidato mientras el candidato conduce un chequeo actual de línea desde cualquier asiento de piloto. El desempeño satisfactorio permitirá al candidato conducir un chequeo de línea desde el asiento delantero de observador, durante el entrenamiento de vuelo orientado a la línea, durante servicio de transporte por paga o sin paga. Un candidato para chequeador de línea – todos los asientos debe estar calificado para ser piloto al mando (PIC) para ese operador y ser titular de un certificado médico de primera clase.

NOTA: El operador aéreo debe tener procedimientos, publicados en su manual de operaciones que deberán ser seguidos en el evento de que un personal aeronáutico chequeador de línea determine que el rendimiento de un piloto no cumple con los estándares que permitirían al individuo continuar la operación de la aeronave. Al miembro de la tripulación no se le permitirá continuar con el vuelo o serie de viajes. Si el personal aeronáutico chequeador de línea no posee el certificado médico apropiado para sustituir al miembro de la tripulación, procedimientos alternos específicos deberán ser seguidos.

(4) Personal Aeronáutico Chequeador de línea – Asiento del Observador Solamente. Un inspector deberá evaluar a este candidato mientras el candidato conduce un chequeo actual de línea desde el asiento delantero del observador, durante servicio de transporte por paga, o durante un traslado (ferry). Cuando la evaluación es conducida durante el servicio de transporte por paga, en una aeronave con solo un asiento de observador, un candidato que tenga un certificado médico de primera clase, quien no ha alcanzado los 65 años de edad y además esté calificado para operaciones RAD 121 (no aplica para las operaciones RAD 135) puede ser evaluado mientras conduce un chequeo de línea desde el asiento derecho del piloto. En este caso, el PIC debe estar totalmente calificado y actualizado en la línea. Cuando la evaluación es conducida durante operaciones de servicio de transporte sin paga, en una aeronave con solo un asiento de observador, un candidato que tenga un certificado médico de primera clase y quien es mayor de 65 años de edad, además de estar calificado para las operaciones RAD 121 (no aplica para operaciones RAD 135) puede ser evaluado mientras conduce un chequeo de línea desde el asiento derecho del piloto. Un piloto chequeador que sea aprobado para conducir chequeos de línea desde el asiento del observador y quien no mantiene actualización de línea, debe ser observado por un inspector

25



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACIÓN TÉCNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

por lo menos una vez cada 24 meses calendario. Si una evaluación no es dada dentro de este periodo de tiempo, el personal aeronáutico chequeador no está autorizado a conducir chequeos de línea.

(5) Personal aeronáutico Chequeador – Todos los Chequeos. Un inspector deberá evaluar a este candidato de acuerdo con los párrafos que preceden. Las evaluaciones para esta aprobación pueden ser tratadas acumulativamente.

NOTA: Un personal puede haber sido un personal aeronáutico chequeador de competencia – aeronave por un número de años y luego calificar como un personal aeronáutico chequeador – todos los Asientos. Si el operador aéreo no utiliza simuladores en el programa de entrenamiento, entonces en el momento de la terminación satisfactoria de la evaluación del chequeo de línea, el personal aeronáutico chequeador puede ser aprobado para conducir todos los chequeos anteriores.

(6) Ingeniero de Vuelo Chequeador. Un inspector deberá evaluar al candidato mientras éste conduce un chequeo de competencia de ingeniero de vuelo en un simulador o un FTD aprobado. Los segmentos de procedimientos normales, anormales y de emergencia del chequeo son normalmente logrados en un simulador o en un FTD aprobado. En esas instancias cuando un candidato a ingeniero vuelo chequeador va a conducir cualquier porción de un chequeo en un avión en vuelo, el candidato a personal aeronáutico chequeador debe ser un ingeniero de vuelo calificado y al día, y debe ser evaluado durante el vuelo actual.

F. Conduciendo una evaluación de Personal Aeronáutico Chequeador.

(1) Instrucción breve (briefing) de pre-evaluación. Un inspector que conduce una evaluación de personal aeronáutico chequeador deberá acordar una reunión con el candidato en un tiempo suficiente para una sesión de instrucción breve antes de la evaluación. El inspector deberá explicar el propósito de la evaluación y algunas directrices, incluyendo (1) que el chequeo debe ser conducido como si el candidato fuera totalmente calificado en el rol de un personal aeronáutico chequeador; (2) que durante la sesión de instrucción breve, el inspector puede hacer preguntas al candidato a personal aeronáutico chequeador como parte de la evaluación; y (3) que el inspector no hará preguntas mientras el chequeo esté en progreso.

(2) Observando y Evaluando al Candidato. Mientras el chequeo está en curso, el inspector deberá observar, pero no debe interrumpir o de otra manera interferir con el manejo del





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

chequeo por parte del candidato a personal aeronáutico chequeador. El inspector deberá determinar que todos los eventos y maniobras requeridos fueron conducidos apropiadamente; que la evaluación de rendimiento del candidato a personal aeronáutico chequeador fue objetiva y exacta; y que la evaluación del candidato a personal aeronáutico chequeador fue completa y constructiva.

43. FASE CINCO – APROBACIÓN DEL PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR. Todo el personal aeronáutico chequeador aprobado por el RAD 121 ó por el RAD 135 debe ser aprobado por el POI del operador aéreo.

A. Carta de Autorización. La aprobación de un personal aeronáutico chequeador deberá ser en forma de una Carta de Autorización dirigida al oficial responsable del operador aéreo y firmado por el POI, o un representante aprobado por el POI. Esta Carta de Autorización puede ser transmitida al operador aéreo por correo convencional, o electrónico, por facsímil (fax), o por otros medios aceptables al operador aéreo y al POI. La carta deberá contener lo siguiente:

- Nombre del personal aeronáutico y número de licencia del personal aeronáutico en el IDAC.
- Clasificación aprobada de personal aeronáutico chequeador (1-6).
- Categoría específica, clase, o tipo de aeronave.
- Autorizaciones y limitaciones.

NOTA: Un POI puede aprobar a un personal aeronáutico chequeador solamente para el operador aéreo que está bajo su supervisión.

- Fecha efectiva de cada aprobación (ya que aprobaciones diferentes pueden ocurrir en tiempos diferentes, esta información simplifica los chequeos de registro. La fecha en la cual el personal aeronáutico chequeador fue recomendado para aprobación por un inspector debe ser la fecha efectiva de la aprobación).

Vea la figura 3.3.2.3 que contiene muestra de carta de aprobación.

NOTA: No se especifica un término de expiración para aprobaciones del personal aeronáutico chequeador, bajo las regulaciones vigentes (distinto al Personal





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

Aeronáutico Designado, quienes tienen un término de 12 meses. Una aprobación de personal aeronáutico chequeador puede ser otorgada, limitada o retirada, a la discreción del POI.

B. Una Carta de Autorización. Un personal aeronáutico chequeador deberá ser aprobado solamente en las (seis) clasificaciones cubiertas anteriormente en este capítulo. El IDAC deberá emitir solamente una Carta de Autorización para un personal aeronáutico chequeador, enumerando el/los operador aéreo(es) y clasificación(es).

NOTA: Un archivo para el Personal aeronáutico chequeador debe ser introducido en el sistema que refleje al operador aéreo para el cual el personal aeronáutico chequeador esté asociado. Un próximo cambio resultará en un solo archivo para cada personal aeronáutico chequeador, y permitirá la enumeración de todos los operadores aéreos y afiliaciones a centros de entrenamiento y clasificaciones. El archivo será introducido en el número de certificado del personal.

C. Cartas de Aprobación – Otras Copias. (1) La copia original de una Carta de Autorización deberá ser retenida en el archivo de entrenamiento del personal aeronáutico chequeador; (2) cuando el individuo es un instructor de un centro de entrenamiento aprobado para evaluar al personal del operador aéreo, una copia de la Carta de Autorización deberá ser provista al centro de entrenamiento para la inclusión en sus registros. Una copia deberá ser mantenida por 2 años por el inspector supervisor en los archivos del IDAC, después de que la aprobación es retirada o reemplazada.

D. SIAGA. El POI deberá asegurar de que el registro de la aprobación es introducido en el SIAGA. Cada vez que una aprobación de personal aeronáutico chequeador se dé o se retire, el POI debe asegurar que el registro del operador aéreo refleje exactamente: (1) el número actual de personal aeronáutico chequeador activo aprobado por el operador aéreo, y (2) el estatus correcto del individuo.

45. APROBACION DE UN PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR DE MARCO (CADRE) INICIAL. Durante las tempranas fases del establecimiento de un programa de personal aeronáutico chequeador, se requiere un personal aeronáutico chequeador de marco inicial. Los candidatos a personal aeronáutico chequeador de marco inicial deben estar completamente cualificados como miembros de la tripulación de vuelo y luego ser entrenados, evaluados, y aprobados como personal aeronáutico chequeador. Ya que los Reglamentos 121 y 135 no abordan un proceso de entrenamiento de personal aeronáutico chequeador dentro de la fase inicial, la orientación es provista en esta guía. El





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

proceso que sigue es de gran valor para iniciar las operaciones por lo menos por dos razones: (1) es una vía práctica para comenzar con un programa nuevo de personal aeronáutico chequeador; y (2) esto aprovecha la oportunidad de la prueba demostrativa, cuando el programa de personal aeronáutico chequeador del operador aéreo/solicitante está bajo el escrutinio del IDAC con efectos deseables en el programa de personal aeronáutico chequeador.

A. Carta de Solicitud del Operador aéreo. El inspector que supervise deberá acordar con el operador aéreo/solicitante la aprobación de uno o más posibles candidatos a personal aeronáutico chequeador para formar un personal aeronáutico chequeador de marco inicial temporal. El operador aéreo/solicitante deberá enviar una carta de solicitud, descrita anteriormente en esta sección. Esta carta debe contener la solicitud para un personal aeronáutico chequeador de marco inicial y una descripción del entrenamiento que han de llevar a cabo.

B. Carta de Autorización. El POI deberá aprobar a los candidatos utilizando los procedimientos descritos anteriormente en esta sección. Usualmente el personal aeronáutico chequeador de marco inicial es aprobado para tener funciones de personal aeronáutico chequeador – Todos los Chequeos o de los de Personal Aeronáutico Chequeador - Ingeniero de Vuelo Chequeador, cuando aplicare, para que ellos puedan conducir todos los chequeos y supervisar la Experiencia Operacional (OE) durante el período en que las operaciones estén comenzando. La Carta de Autorización de personal aeronáutico chequeador es una aprobación temporal, a ser remplazada con una Carta de Autorización permanente después de que el personal aeronáutico chequeador esté totalmente calificado. La carta del personal aeronáutico chequeador de marco inicial deberá contener una declaración similar a la siguiente:

(Nombre) está aprobado como personal aeronáutico chequeador de marco inicial para tener funciones de personal aeronáutico chequeador – para todos los chequeos o para chequeos de ingeniero de vuelo chequeador para el propósito de iniciar operaciones con el (tipo de aeronave) para (nombre del operador aéreo). Esta aprobación expira (fecha de expiración).

47. ENTRENAMIENTO, CERTIFICACIÓN, Y CUALIFICACIÓN - INICIO. El operador aéreo deberá proveer un proceso de cualificación total para su Personal aeronáutico chequeador inicial.

A. Entrenamiento Inicial y Certificación. El operador aéreo debe primero hacer arreglos para tener personal aeronáutico chequeador inicial entrenado y apropiadamente certificado para sus posiciones de servicios en la cabina de mando. El operador aéreo puede proveer el



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

entrenamiento contratando un fabricante, con otro operador aéreo, o con individuos calificados apropiadamente. Un inspector o un examinador designado pueden certificar al personal bajo aprobación inicial, siempre que el examinador esté empleado por un Operador aéreo de Transporte Aéreo de la República Dominicana o un centro de entrenamiento aprobado por el IDAC.

B. Obteniendo Pericia como Instructor. Después del entrenamiento y certificación inicial, el personal aeronáutico chequeador de marco inicial deberá ser competente en el programa de entrenamiento propuesto por el operador aéreo instruyendo a cada uno, o en el caso de solo personal aeronáutico chequeador de marco inicial, por entrenamiento propio. Durante este entrenamiento, un operador aéreo puede hacer los arreglos para que un piloto del fabricante, de otro operador aéreo, o de otra fuente para que actúe como piloto de seguridad o piloto instructor.

C. Chequeos de Pericia y Competencia. Después de que el personal aeronáutico chequeador de marco inicial sea competente como instructor, éstos pueden entonces comenzar el entrenamiento y chequeo de otro personal aeronáutico chequeador de marco inicial, de acuerdo con el entrenamiento de vuelo inicialmente aprobado por el operador aéreo en los segmentos del plan de estudio para cualificación. Cada chequeo deberá ser observado por un inspector del IDAC que sea titular de una licencia de personal y la habilitación de tipo apropiada, cuando aplique. Si el inspector determina que el rendimiento de un personal aeronáutico chequeador de marco inicial, que conduce cierto chequeo es satisfactorio, el inspector deberá recomendar al inspector supervisor que el personal puede ser aprobado como personal aeronáutico chequeador para ese tipo de chequeo. Un personal aeronáutico chequeador de marco inicial puede chequear a otro, repitiendo el proceso hasta que cada candidato haya sido aprobado como un personal aeronáutico chequeador o haya terminado el programa. Si se está considerando una sola persona para personal aeronáutico chequeador de marco inicial, el inspector deberá observar a esa persona conduciendo un chequeo a otro personal. Si el rendimiento del candidato es satisfactorio, el inspector deberá recomendar al POI que el candidato sea removido del estado provisional y sea aprobado para ser un personal aeronáutico chequeador a todo tiempo para el operador aéreo.

D. Experiencia Operativa (OE). Al personal aeronáutico chequeador de marco inicial se le permitirá adquirir horas de vuelo OE en cualquier vuelo que pueda ser acreditado para las horas de vuelo requeridas (incluyendo vuelos de entrenamiento, vuelos de traslado (ferry), y vuelos de validación de rutas). Las horas de vuelo OE pueden ser acumuladas por personal aeronáutico chequeador de marco inicial mientras ellos estén: (1) conduciendo chequeos en aeronave, (2) supervisando la OE de otro personal, (3) siendo chequeados, o





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

(4) adquiriendo OE bajo la supervisión de otro personal aeronáutico chequeador de marco inicial. El personal aeronáutico chequeador de marco inicial deberá recibir un chequeo de línea y conducir un chequeo de línea durante un vuelo de validación de ruta o un vuelo de traslado (ferry). El mismo proceso (de arriba) deberá aplicarse: un personal aeronáutico chequeador de marco inicial imparte un chequeo de línea a otro mientras él es observado por un inspector del IDAC. Si el rendimiento del personal es satisfactorio, el inspector puede recomendar que la persona sea promovida del estado provisional a la aprobación como personal aeronáutico chequeador a tiempo completo para el operador aéreo. Si solamente hay un personal aeronáutico chequeador de marco inicial, entonces el inspector del IDAC deberá conducir el chequeo de línea.

49. APROBACION DE UN PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR – MÚLTIPLES AERONAVES. Antes de que se apruebe a un personal como Personal aeronáutico chequeador en más de un tipo de aeronave, el operador aéreo debe mostrar que hay una necesidad. El personal debe estar totalmente calificado y actualizado en cada uno de los tipos de aeronaves. Los inspectores supervisores deben ser juiciosos en aprobar un personal aeronáutico chequeador y ser vigilantes en la supervisión de su rendimiento.

A. Un personal aeronáutico chequeador puede ser aprobado para servir en todos los aviones de monomotor, de categoría normal o commuter que un operador aéreo opere bajo RAD 135.

B. Un personal aeronáutico chequeador puede ser aprobado para servir en dos tipos diferentes de helicópteros.

C. En operaciones bajo el RAD 135 un personal aeronáutico chequeador puede estar aprobado para servir en una combinación de dos de las siguientes familias de aeronaves:

- Una serie de aviones de categoría multimotor, normal o commuter.
- Aviones de categoría monomotor, o commuter.
- Helicópteros.

D. Antes que un candidato pueda ser aprobado como personal aeronáutico chequeador en dos tipos de aeronave de categoría commuter o dos tipos de categoría de transporte, los inspectores supervisores se asegurarán que las siguientes condiciones se reúnan:

- Para personal aeronáutico chequeador de competencia - aeronave o simulador el candidato debe haber registrado al menos 500 horas como PIC en cada tipo.





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

- Para personal aeronáutico chequeador de línea, el candidato debe haber registrado al menos 100 horas como PIC en cada tipo y al menos 1,000 horas como PIC en aviones de categoría de transporte o commuter.
- Para personal aeronáutico chequeador - ingeniero de vuelo, el candidato debe haber registrado al menos 500 horas como ingeniero de vuelo en cada tipo.

51. APROBACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR – MULTIPLES OPERADORES AÉRESOS. Este párrafo provee un método estándar para aprobar un personal aeronáutico chequeador para servir a múltiples operadores aéreos. La aprobación de un personal aeronáutico chequeador para servir a más de un operador aéreo está limitada a aquellos casos en los cuales la aeronave del operador aéreo, manuales de operación del operador aéreo, procedimientos, y listas son compatibles a juicio del inspector supervisor. La provisión para aprobaciones de Personal Aeronáutico Chequeador-Operador Aéreo Múltiple es hecha por causa de operadores aéreos de un solo piloto bajo el RAD 135, y operadores aéreos bajo los Reglamentos 121 y 135 que contratan con centros de entrenamiento aprobados por el IDAC para entrenamiento bajo programas que son compatibles, en el juicio del inspector (es) supervisor. Los inspectores supervisores pueden también aprobar un personal aeronáutico chequeador para servir a varios operadores aéreos bajo Reglamentos 121 ó 135 sobre una base temporal cuando una operación es iniciada, o cuando un nuevo equipo es introducido. Otras aprobaciones múltiples pueden hacerse con el concurso del Departamento de Operaciones cuando sea justificado.

53. PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR EMPLEADO POR CENTROS DE ENTRENAMIENTO. Los centros de entrenamiento han hecho posible el entrenamiento y la evaluación en simulador de vuelo para un amplio rango de usuarios de la aviación, incluyendo transportistas aéreos con pequeñas flotas de aeronaves y aeronaves más pequeñas. El personal aeronáutico chequeador (e instructores) pueden servir a uno o más operadores aéreos en centros de entrenamiento bajo ciertas exenciones a los Reglamentos 121 y 135.

La guía contenida en esta sección aplica a personal aeronáutico chequeador empleados por centros de entrenamientos mientras no esté en conflicto con provisiones de cualquier exención aplicable de los Reglamentos 121 y 135, cuando sea emitida.

A. Encargado de Programa de los Centros de Entrenamiento (TCPM). La experiencia ha demostrado que el Director de Programa de Centro de Entrenamiento (TCPM) está usualmente en la mejor posición para hacer evaluaciones de calidad en centros de





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

entrenamiento en nombre del IDAC. El TCPM continuamente evalúa programas de entrenamiento conducidos por un centro de entrenamiento para certificación de personal bajo los Reglamentos 61, 63, y 65. De manera similar, el TCPM evalúa los instructores y evaluadores de los centros de entrenamiento (TCE) empleados por un centro de entrenamiento. El TCPM puede evaluar un programa de entrenamiento, a un instructor, o a un TCE calificado para ser utilizado por operadores aéreos titulares de certificado, quienes pueden contratar los servicios con el centro de entrenamiento. Por razones de negocio, algunos centros de entrenamiento mantienen listas actualizadas de aquellos programas y personas calificadas por el TCPM para uso del operador aéreo.

B. El POI Aprueba al Candidato para Personal aeronáutico Chequeador. Solo el POI puede aprobar a un personal aeronáutico chequeador calificado por el TCPM de un centro de entrenamiento para ser utilizado en el programa de entrenamiento de un operador aéreo. Procedimientos normales aplican, incluyendo una Carta de Solicitud del operador aéreo, y una Carta de Autorización del POI al operador aéreo. Ver Figuras 3.3.2.1 y 3.3.2.2

NOTA: Generalmente, el personal aeronáutico chequeador puede ser aprobado para centros de entrenamiento bajo las exenciones de los Reglamentos 121 o 135. La guía contenida en esta sección puede ser aplicada al personal aeronáutico chequeador empleado por centros de entrenamiento mientras no esté en desacuerdo con las provisiones de cualquier RAD aplicable o exención.

A. Programando Personal Aeronáutico Chequeador Piloto para Uso Múltiple y de mantener la actualización del Personal aeronáutico Chequeador. Antes que una aprobación múltiple sea hecha, el inspector supervisor se asegurará que los operadores aéreos entiendan que la programación y uso de un personal aeronáutico chequeador es su responsabilidad. Un operador aéreo que entra en acuerdo para uso múltiple puede emplear un personal aeronáutico chequeador en base a medio tiempo, puede hacer contrato con otro operador aéreo o centro de entrenamiento para proveerse de un personal aeronáutico chequeador, o puede hacer contrato directo con el personal aeronáutico chequeador.

NOTA: Cada operador aéreo será responsable de asegurarse de que el personal aeronáutico chequeador se mantenga actualizado como es especificado en la sección 1 de éste capítulo y se desempeñe adecuadamente cuando sirva al operador aéreo.

B. Añadir un Operador aéreo a una Carta de Autorización de un Personal aeronáutico Chequeador. Un operador aéreo que busca aprobación de personal aeronáutico chequeador para un individuo que está sirviendo como un personal aeronáutico chequeador para otro





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

operador aéreo, proveerá la información necesaria a su POI. El POI del operador aéreo considerará los medios que el operador aéreo usará para entrenar, calificar y mantener cualificación del candidato de personal aeronáutico chequeador y la documentación que será requerida. El personal aeronáutico chequeador puede reunir los requerimientos de entrenamiento recurrentes para más de un operador aéreo simultáneamente. Cuando el operador aéreo y el POI se han puesto de acuerdo en el entrenamiento y cualificación necesaria para el personal aeronáutico chequeador, el operador aéreo someterá una Carta de Solicitud escrita al POI, como se describió anteriormente en este capítulo. Una copia de la Carta de Autorización vigente del candidato a personal aeronáutico chequeador será adjuntada a la Carta de Solicitud. Cuando el POI aprueba al individuo como personal aeronáutico chequeador para su operador aéreo, una copia de la Carta de Autorización será provista a los POI de todos los demás operadores aéreos para los cuales el individuo ha sido aprobado como personal aeronáutico chequeador.

C. Responsabilidad Primaria de Vigilancia. Cada inspector supervisor debe acordar en dos puntos: (1) los medios por los cuales el personal aeronáutico chequeador mantendrá cualificación; y (2) por lo cual el inspector tendrá responsabilidad primaria para vigilar al personal aeronáutico chequeador. El inspector supervisor que primero aprueba al personal aeronáutico chequeador usualmente retiene esta responsabilidad. Cuando el personal aeronáutico chequeador es empleado por un centro de entrenamiento, el director del programa de centro de entrenamiento del IDAC (TCPM) usualmente asume esta responsabilidad. El POI que no tenga responsabilidad primaria de vigilancia puede conducir actividades de vigilancia en cualquier momento.

D. Una Carta de Autorización – Procedimientos de Revisión. Un personal aeronáutico chequeador puede portar una sola Carta de Autorización como personal aeronáutico chequeador. Cuando es aprobado como personal aeronáutico chequeador para un operador aéreo adicional, el POI de ese operador aéreo emitirá una Carta de Autorización enmendada mostrando el operador aéreo adicional, el tipo adicional de equipo, y los tipos adicionales de revisiones, como sea apropiado. Modelo de Carta de Autorización de personal aeronáutico chequeador se muestra en la figura 3.3.2.1 El POI que emite una Carta de Autorización revisada enviará una copia a cada operador aéreo y a cada POI afectado. De forma contraria, si cualquier POI necesita retirar una autorización al personal aeronáutico chequeador, ese POI preparará la Carta de Autorización enmendada y la enviará a cada operador aéreo y a cada POI afectado.

E. Mantenimiento de Registros. A cada operador aéreo le es requerido por los Reglamentos mantener registros de entrenamiento y cualificación para su personal



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

aeronáutico chequeador. Por acuerdo, un operador aéreo o centro de entrenamiento puede guardar los registros de entrenamiento y cualificación de un personal aeronáutico chequeador de los operadores aéreos para los cuales el personal aeronáutico chequeador sirve. Este acuerdo debe ser aceptable para cada inspector supervisor afectado. Cada inspector supervisor retendrá el documento que muestre el acuerdo en el archivo del operador aéreo. Una copia de ese documento debe también estar provista para uso por el operador aéreo.

55. PORCENTAJE DE REPROBACIONES DE LOS MIEMBROS DE TRIPULACIÓN. La reprobación repetitiva de un solo miembro de tripulación o la reprobación de varios miembros de tripulación durante los chequeos de pericia y competencia pueden indicar una deficiencia del programa de entrenamiento. Los inspectores supervisores deben establecer procedimientos con sus titulares de certificado para proveer notificación al IDAC cuando ocurre un desempeño insatisfactorio. Las deficiencias identificadas deben ser prontamente investigadas y tomar la acción correctiva. Una comparación de porcentajes de reprobación entre evaluaciones conducidas por inspectores y aquellas conducidas por personal aeronáutico chequeador también debe hacerse. Si hay una diferencia significativa en el porcentaje de reprobación, deberán realizarse observaciones y dar consejos adicionales. El inspector supervisor discutirá el problema con el oficial apropiado responsable del entrenamiento del titular del certificado y se revisarán las actividades. Si estas discusiones no llevan a una mejoría en la calidad del entrenamiento y de los chequeos, se deben tomar consideraciones para retirar la aprobación de cualquier personal aeronáutico chequeador envuelto o, si es apropiado, el retiro de la aprobación de una parte específica, o del programa de entrenamiento entero.

57. VIGILANCIA DEL PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR. Los inspectores supervisores establecerán un programa de vigilancia para cada personal aeronáutico chequeador en el momento de la aprobación. El POI debe determinar qué unidad geográfica de vigilancia tendrá responsabilidad para el programa de vigilancia del personal aeronáutico chequeador y notificará a esa unidad geográfica de la aprobación del personal aeronáutico chequeador. La notificación puede ser cumplida por el POI enviando una copia de la Carta de Autorización del personal aeronáutico chequeador a la unidad geográfica.

A. Observación Bianual del Personal Aeronáutico Chequeador. Se requiere que las actividades de vigilancia (Código de actividad SIAGA 1631), contemplen la inspección del 50% de todo personal aeronáutico chequeador del operador aéreo cada año. El programa de vigilancia del Dpto. de Operaciones incluirá la observación específica por parte de un





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

inspector del IDAC a cada personal aeronáutico chequeador aprobado en su área de responsabilidad al menos una vez cada 24 meses. Las inspecciones de personal aeronáutico chequeador deben ser conducidas mientras el personal aeronáutico chequeador está conduciendo una actividad aprobada de evaluación. Por ejemplo, un personal aeronáutico chequeador aprobado para conducir chequeos de competencia y chequeos de línea debe ser observado mientras conduce un chequeo de competencia en la aeronave o simulador, o conduciendo un chequeo de línea, o supervisando la experiencia operacional (OE) inicial.

(2) Restricciones de Aeronaves con Dos Asientos de Pilotos. Los inspectores pueden encontrar dificultades al conducir la vigilancia de personal aeronáutico chequeador cuyas actividades son restringidas a aeronaves de dos plazas o helicópteros. En tales casos, puede no ser posible para un inspector observar al personal aeronáutico chequeador conducir el chequeo en mismo momento. En lugar de estas observaciones, el POI puede revisar las actividades del personal aeronáutico chequeador haciendo arreglos para que un inspector verifique la competencia del personal aeronáutico chequeador en el chequeo de línea.

B. Reporte Periódico por parte del Operador aéreo. El POI debe hacer los arreglos para que el operador aéreo provea al POI con un reporte periódico de cada actividad de revisión de chequeos del personal aeronáutico chequeador, incluyendo el promedio de aprobación /reprobación, para coincidir con la revisión periódica del POI (anual, bianual u otros). Los POI pueden hacer arreglos para que estos reportes le puedan ser entregados en el momento que el POI lo considere necesario. Un personal aeronáutico chequeador debe estar lo suficientemente activo para retener el requerido conocimiento y habilidades.

Este nivel de actividad puede variar dependiendo de la función del personal aeronáutico chequeador, el tamaño del operador aéreo, y el número de personal aeronáutico chequeador aprobados. Usualmente un personal aeronáutico chequeador debe conducir al menos ocho actividades de chequeos autorizados de personal aeronáutico chequeador durante un periodo de 12 meses (incluyendo supervisión de OE). El POI debe específicamente reevaluar la necesidad del operador aéreo para aquel personal aeronáutico chequeador cuyos registros indican bajos niveles de actividad.

C. Retirando aprobación de Personal aeronáutico Chequeador. Las razones del POI para retirar la aprobación de un personal aeronáutico chequeador pueden incluir una falta de actividad del personal Aeronáutico chequeador, una petición por el operador aéreo, o un desempeño insatisfactorio en la parte del personal chequeador. Para retirar la aprobación de un personal aeronáutico chequeador, el POI debe notificar al operador aéreo por carta que la aprobación es retirada. La carta debe incluir el nombre del personal aeronáutico chequeador, la fecha efectiva del retiro, y la razón por la cual la aprobación es retirada. Si la



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

aprobación de un personal aeronáutico chequeador es retirada por un desempeño insatisfactorio, la carta de retiro debe ser entregada al operador aéreo físicamente o por los correos electrónicos institucionales de ambas partes, pero ambos casos debe evidencia de acuse de recibo del personal aeronáutico chequeador afectado y su supervisor inmediato.

NOTA: Bajo las actuales regulaciones ningún término normal para expiración es especificado para aprobaciones de personal aeronáutico chequeadores (diferente a los examinadores designados, cuyo término es 12 meses, por los Reglamentos).

Una aprobación de personal aeronáutico chequeador puede ser dada, limitada, o retirada a la discreción del POI

Figura 3.3.2.1

ENTRENAMIENTO EQUIVALENTE – PERSONAL AERONÁUTICO POR CONTRATO **Tabla de Comparación de Requisitos de Entrenamiento Equivalente y de Cualificación** **Continuada**

La siguiente tabla compara los requerimientos de un Personal Aeronáutico Chequeador bajo los RAD 121 y 135 con los del Personal Aeronáutico Chequeador de un Centro de Entrenamiento RAD 142. Esta tabla provee una guía para el POI cuando se evalúa la solicitud de un operador RAD 121 ó 135, para aprobar a un personal aeronáutico chequeador calificado de un centro de entrenamiento RAD 142, como un personal aeronáutico chequeador contratado para simulador solamente. La siguiente tabla asume que el personal aeronáutico chequeador nominado, está actualmente empleado por un centro de entrenamiento RAD 142 y ha cumplido con todos los requerimientos de entrenamiento y cualificación del RAD 142, que se aplican a los instructores de vuelo y al personal aeronáutico chequeador de centros de entrenamiento. Como se muestra en la columna D, los POIs pueden aceptar ciertos entrenamientos requeridos al personal aeronáutico chequeador de un centro de entrenamiento como equivalente en alguna manera del entrenamiento requerido por los reglamentos al operador aéreo. Esta guía puede ser también beneficiosa para otros operadores que están en cumplir con los requisitos de aplicabilidad del RAD 119.

Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

ITEM	A	B	C	D
	REQUISITOS DE ENTRENAMIENTO PARA CALIFICACIÓN INICIAL Y CONTINUADA	REFERENCIA	EQUIVALENTE RAD 142	OBSERVACIONES
1	Observación Inicial y Recurrente de 24 meses	135.339 (a)(2) 121.413 (a)(2)	N/A	
	Entrenamiento en tierra para Personal Aeronáutico Chequeador			
2	Personal Aeronáutico Chequeador. Deberes, Funciones y Responsabilidades	135.339 (c)(1) 121.413 (c)(1)	---	Este tópico puede ser cubierto parcialmente por subsección RAD 142.53(f)
3	Operador Aéreo. Política.Procedimientos	135.339 (c)(2) 121.413 (c)(2)	N/A	Específico del Operador Aéreo
4	RADs Aplicables.	135.339 (c)(2) 121.413 (c)(2)	---	Reglamentos apropiados a las reglas de operación
5	Métodos aplicables, procedimientos y técnicas para conducción de los chequeos.	135.339 (c)(3) 121.413 (c)(3)	Puede ser parcialmente cubierto por 142.55 (ii)	
6	Evaluación: Entrenamiento impropio Insuficiente	135.339 (c)(4)(i) 121.413 (c)(4)(i)	Puede ser parcialmente cubierto por 142.53 (a) (2)	Los procedimientos específicos del operador deben ser incluidos
9	Evaluación: Características adversas del personal	135.339 (c)(4)(ii) 121.413 (c)(4)(ii)	Puede ser parcialmente cubierto por 142.53 (a) (2)	Los procedimientos específicos del operador deben ser incluidos
10	Acciones correctivas en caso de chequeos insatisfactorios.	135.339 (c)(5) 121.413 (c)(5)	Puede ser parcialmente cubierto por 142.53 (iv)	Los procedimientos específicos del operador deben ser incluidos.
11	Procedimiento de Métodos aprobados y limitaciones para ejecutar los procedimientos normales, anormales y de emergencia requeridos.	135.339 (c)(6) 121.413 (c)(6)		El específico del Operador
12	Entrenamiento de Transición	135.339 (4) 121.413 (4)	---	Determinado sobre la base de cada caso

Figura 3.3.2.2

ITEM	A	B	C	D
	REQUISITOS DE ENTRENAMIENTO PARA CALIFICACIÓN INICIAL Y CONTINUADA	REFERENCIA	EQUIVALENTE RAD 142	OBSERVACIONES
	Entrenamiento de PA Chequeador de vuelo (Simulador)			
13	Entrenamiento/Práctica en la conducción de vuelos de chequeo utilizando los procedimientos normales, anormales y de emergencia.	135.339 (g)(1) 121.413 (g)(1)	---	El entrenamiento recibido bajo la subsección RAD 142.53(a)(2) puede cumplir con estos requerimientos si el entrenamiento del instructor del centro incluye entrenamiento específico y práctica en el simulador.
14	Operación de los simuladores, FTDs, o ambos	135.339 (g)(2) 121.413 (g)(2)	142.47(c) (1) 142.53(a) (4)	
	REQUISITOS DE CALIFICACIÓN INICIAL Y CONTINUADA (PA CHEQUEADOR – SIMULADOR SOLAMENTE)	REFERENCIA	EQUIVALENTE RAD 142	OBSERVACIONES
15	Licencias y habilitaciones para el PIC, excepto certificado médico.	135.337(c)(1) 121.411 (c)(1)	---	
16	Fases apropiadas de entrenamientos para el PIC, incluyendo entrenamiento recurrente	135.337 (c)(2) 121.411 (c)(2)	---	Específico del Operador –
17	Chequeos de Pericia o Competencia apropiados	135.337 (c)(3) 121.411 (c)(3)	---	Específico del Operador –
18	Requerimientos de entrenamiento aplicables	135.337 (c)(4) 121.411 (c)(4)	---	
19	Registro de entrenamiento requeridos	135.337 (d) 121.411 (d)	Puede ser parcialmente cubierto por 142.73 (b)(c) & (d)	
20	Programa de Vuelo	135.337 (f) 121.411 (f)	---	Específico del Operador –
21	Instructores autorizados para conducir entrenamiento para dos o más titulares de certificado de operador aéreo.	---	---	Específico del Operador –



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

Figura 3.3.2.3



INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACION CIVIL

“AÑO DEL BICENTENARIO DEL NATALICIO DE JUAN PABLO DUARTE”

22 de Diciembre, 2013

AEROVAZ

Sr. Murtado Caoba - Director de Operaciones
Santo Domingo, D.N.

Estimado Sr. Caoba:

Esta Carta de Autorización (CDA) autoriza al Sr. Roberto R. Palengo, portador de la licencia de piloto emitida por el IDAC No. 40005250889-TLA, ha sido aprobado para ejercer los privilegios de Personal Aeronáutico Chequeador en AEROVAZ.

El Sr. Roberto R. Palengo está autorizado para conducir las siguientes evaluaciones por parte del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC):

Tipo de Autorización
☒ Personal Aeronáutico Chequeador para Pericia-Aeronave
☐ Personal Aeronáutico Chequeador para Pericia- Simulador
☒ Personal Aeronáutico Chequeador para línea-Todos los Asientos - Aeronave.
☐ Personal Aeronáutico Chequeador para línea- Asiento del observador solamente.
☐ Personal Aeronáutico Chequeador- Todos los Cheques
☐ Personal Aeronáutico Chequeador- Ingeniero de Vuelo

Esta autorización se mantendrá vigente siempre y cuando se mantenga vigente la designación No. 40005250889AVZA060A, otorgada a usted por el IDAC, o que de otra manera sea terminada por una de las partes.

Esta carta reemplaza cualquier otra carta de autorización previamente emitida.

Atentamente.

Corubanamá Lata
Inspector Principal de Operaciones
Instituto Dominicano de Aviación Civil



Ave. México Esq. Dr. Delgado, Oficinas Gubernamentales, Bloque A, 2do Nivel,
Santo Domingo, D. N, República Dominicana
Telf: (809) 221-7909 Fax: (809) 221-8616, Página Web: www.idac.gov.do



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

CAPÍTULO 3. PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR

SECCIÓN 3. ENTRENAMIENTO DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR E INSTRUCTOR DE VUELO DE LINEA AÉREA

59. GENERALIDADES. Esta sección provee orientación con relación a los requerimientos para personal aeronáutico chequeador e instructores de vuelo de transporte aéreo.

A. Candidatos: Selección de Instructores y Designación de pilotos Chequeadores. El operador aéreo selecciona los instructores y envía las selecciones para revisión por parte del inspector principal de operaciones (POI). El operador aéreo designa al Personal aeronáutico chequeador y envía los nominados para su aprobación por parte del POI. Ya que los niveles de experiencia de los pilotos e ingenieros de vuelo varían entre cada operador aéreo, es impráctico especificar un mínimo de niveles de experiencia para los candidatos. En algunos casos, tales como los que involucran a nuevos operadores aéreos, los candidatos pueden tener poca experiencia de vuelo relativamente. Sin embargo, sin importar los niveles de experiencia, los candidatos deben de ser capaces de demostrar altos niveles de conocimiento y destreza en las funciones aplicables de trabajo. Los POIs deben asegurar que el operador aéreo complete el entrenamiento adecuado para personal aeronáutico chequeador e instructores, documentándolo en los registros aplicables.

B. Operador aéreos con Un Solo Piloto al Mando (PIC). El operador aéreo que utiliza aeronaves con un solo piloto al mando (PIC) presenta interrogantes sobre el entrenamiento que no son abordadas en las regulaciones. Para tales operadores aéreos, un personal aeronáutico chequeador que realiza chequeos de competencia y de línea puede calificar y mantenerse actualizado por uno de los tres métodos: (1) el personal aeronáutico chequeador puede recibir chequeos de Competencia y de línea de un personal aeronáutico chequeador de otro operador aéreo, o un centro de entrenamiento del operador aéreo aprobado por el POI; (2) si el simulador de vuelo de nivel B, C, o D que es réplica de la aeronave utilizada está disponible y aprobado para su uso en ese programa de entrenamiento de ese operador aéreo, el personal aeronáutico chequeador puede recibir chequeos de competencia para personal aeronáutico chequeador en ese simulador de ese otro operador aéreo o centro de entrenamiento aprobado por el POI del operador aéreo; ó (3) el personal aeronáutico chequeador puede recibir los chequeos de competencia y de línea de un inspector del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

61. ENTRENAMIENTO PARA LOS INSTRUCTORES DE VUELO Y PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR. Para asegurar que sus instructores de vuelo o su personal aeronáutico chequeador de competencia estén entrenados adecuadamente, cada programa de entrenamiento de instructor de vuelo inicial aprobado por el operador aéreo y el programa de entrenamiento de personal aeronáutico chequeador inicial deberá incluir el entrenamiento especificado en las subsecciones 121.411, 121.413 y el Apéndice H o las subsecciones 135.337 y 135.339, según apliquen. Los candidatos a personal aeronáutico chequeador e instructor de vuelo del operador aéreo deben completar satisfactoriamente los programas de entrenamiento inicial, de transición o recurrente para la posición deseada dentro de la tripulación de vuelo de esa aeronave que ha sido aprobado al operador aéreo. En adición, los instructores deben completar el entrenamiento de instructor del operador aéreo; el personal aeronáutico chequeador debe completar el entrenamiento de instructor y de personal aeronáutico chequeador del operador aéreo. Los instructores de vuelo y el personal aeronáutico chequeador no necesitan repetir los segmentos de plan de estudios en el entrenamiento de transición que aplican a más de una aeronave o posición de servicio cuando hayan completado esos segmentos de plan de estudios satisfactoriamente en entrenamiento previos.

A. Entrenamiento en tierra -

- Instructores de Vuelo de Pilotos (incluyendo instructores de vuelo utilizando simuladores).
- Personal aeronáutico chequeador de Competencia (incluyendo personal aeronáutico chequeador utilizando simuladores).
- Personal aeronáutico chequeador de línea.

El entrenamiento teórico para los instructores de pilotos de transporte aéreo, personal aeronáutico chequeador de competencia y personal aeronáutico chequeador de línea deberán incluir los siguientes temas:

- Principios fundamentales del proceso de enseñanza-aprendizaje.
- Métodos de enseñanza y procedimientos.
- Relaciones entre el instructor-estudiante.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

NOTA: Las subsecciones 121.413(b) y 135.339(b) proveen que esos temas no necesitan estar incluidos cuando el candidato es titular de una Licencia de Instructor de Vuelo (IVA) emitido por el IDAC. Esas regulaciones no liberan al operador aéreo de la responsabilidad para asegurar que los instructores y personal aeronáutico chequeador permanezcan competentes en esas áreas.

- Funciones reguladoras y administrativas de los instructores y personal aeronáutico chequeador, según aplique.
- RAD aplicable.
- Las políticas y procedimientos del operador aéreo.
- Los métodos, procedimientos y técnicas para conducir los chequeos requeridos.
- Tareas dependientes (Seat Dependent tasks) para la aeronave específica.
- Análisis del rendimiento del personal incluyendo la identificación de entrenamiento inapropiado o insuficiente.
- Conceptos y vocabulario de gestión de recursos de la tripulación (CRM).
- Acciones correctivas apropiadas para rendimientos insatisfactorios en el entrenamiento o evaluación.
- Orientaciones y medidas de seguridad para situaciones de emergencia con posibilidad de desarrollarse en la conducción de los procedimientos normales, anormales y de emergencia en una aeronave y en un simulador, como sea apropiado.
- Las consecuencias de las medidas de seguridad inapropiada e inoportuna.

B. Entrenamiento de Vuelo -

- Instructores de vuelo – Aeronaves – Simuladores.
- Personal aeronáutico chequeador de competencia – Aeronave – Simuladores.





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

- Personal aeronáutico chequeador de línea
- El entrenamiento de vuelo deberá incluir lo siguiente:
 - Suficiente entrenamiento y practica en la conducción del entrenamiento (y de chequeos de vuelo para personal aeronáutico chequeador) desde los asientos de piloto derecho e izquierdo usando los procedimientos normales, anormales y de emergencia para asegurar la capacidad del individuo en la conducción del entrenamiento de vuelo requerido (y los chequeos de vuelo aplicables). Para un instructor de vuelo de transporte aéreo-aeronave y de piloto chequeador de pericia – aeronave, el entrenamiento y la práctica en los eventos del despegue y del aterrizaje del programa de entrenamiento aprobado del operador aéreo debe ser conducido en una aeronave; el resto del entrenamiento puede ser conducido en un simulador. Para un instructor de vuelo de transporte aéreo-simulador solamente y un personal aeronáutico chequeador – simulador solamente, este entrenamiento puede ser completado enteramente en un simulador de vuelo.
- Personal aeronáutico chequeador de competencia / personal aeronáutico chequeador de línea- entrenamiento en aeronave en vuelo, en aeronave supervisando despegues normales y aterrizajes desde cualquiera de los asientos de piloto. El operador aéreo deberá asegurar que el candidato a personal aeronáutico chequeador está bien entrenado en las funciones de segundo al mando (SIC) y es capaz de lograrlas completamente mientras supervisa y evalúa a un nuevo capitán.
- Orientaciones y medidas de seguridad para situaciones de emergencia probables de desarrollarse en la conducción de los procedimientos normales, anormales y de emergencia en una aeronave y en un simulador, como sea apropiado.
- Las consecuencias de medidas de seguridad impropia o inoportuna

C. Entrenamiento de Vuelo – Instructores de Ingenieros de Vuelo. El entrenamiento de vuelo deberá incluir lo siguiente:

- Suficiente entrenamiento y práctica para asegurar la capacidad del instructor. Los procedimientos normales, anormales, y de emergencia deberán ser cubiertos. Para un instructor de ingenieros de vuelo – todos los chequeos, el entrenamiento de vuelo puede ser completado en su totalidad en un dispositivo de simulación de vuelo.





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

- Orientaciones y medidas de seguridad para situaciones de emergencia con probabilidad de ocurrir en la conducción de procedimientos normales, anormales y de emergencia en una aeronave y en un simulador, como sea apropiado.
- Las consecuencias de medidas de seguridad impropia o inoportuna

D. Crédito para el Entrenamiento de Personal aeronáutico Chequeador Operador aéreo Múltiple. Un POI puede aprobar a un personal aeronáutico chequeador para servir en más de un operador aéreo. El entrenamiento equivalente con un operador aéreo puede ser acreditado, a discreción del POI, para los requisitos de entrenamiento de personal aeronáutico chequeador de otro operador aéreo. El entrenamiento acreditado puede incluir porciones del entrenamiento teórico y de vuelo. Por ejemplo, un personal aeronáutico chequeador puede ser elegible para el crédito de entrenamiento bajo las condiciones siguientes:

- Empleado en un centro de entrenamiento.
- Realice regularmente chequeos de pericia y de competencia.
- Utilice los mismos procedimientos para todos los operadores aéreos.
- Cuando los procedimientos, aeronaves, o tipos de operación difieren, el POI deberá requerir que el candidato a personal aeronáutico chequeador (para servir a un operador aéreo adicional) complete el entrenamiento apropiado adicional. El entrenamiento apropiado adicional deberá abordar las diferencias, y puede comprender segmentos completos del plan de estudios.

Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

Figura 3.3.3.1
(Ejemplo de Formulario)

FORMULARIO DE CHEQUEO									
NOMBRE DEL PILOTO		TIPO DE AERONAVE		SITUACIÓN / TIEMPO VUELO		NOMBRE DEL CHEQUEADOR			
FECHA DE NACIMIENTO		AERONAVE/SIMULADOR		FECHA		FIRMA Y LICENCIA DEL CHEQUEADOR			
INFORMACION MEDICA		LICENCIA		RUTA		NOMENCLATURAS DE LA CALIFICACIONES			
FECHA EXAMEN MEDICO	Clase	NUMERO	TIPO	DESDE	HACIA	S	II	III	
						SATISFACITORIO	NO SATISFAC	NO APLICA	
Tipo de Chequeo									
RAD 121.441 Perito		RAD 121.413 P. Chequeador SIM		RAD 121.414 Instructor SIM					
RAD 121.440 De línea		RAD 121.413 P. Chequeador AER		RAD 121.414 Instructor AER					
PREVUELO									
1	Examen de equipo, Oral () Escrito ()	Aeronave	Simulador	30	Otra (Especifique)				
2	Familiarización con aerop. Y Ruta 10 días			31	Aproximaciones Circulando				
3	Inspección de Prevuelo			32	Aproximaciones Frustrada				
4	Rodaje			33	Proc. de comunicaciones y navegación				
5	Chequeo de Motores			34	Uso del piloto Automático				
DESPEGUES									
6	Normal			35	Rodaje en tierra o aire				
7	Instrumento			36	Maniobra de Hover				
8	Viento cruzado			37	Alertas de vientos normales y cruzados				
9	Con simulación de falla de motor			38	Despegues y aterrizajes en alta altitud				
10	Despegues Frustrados			39	Simulacro de falla de motor				
MANIOBRAS EN VUELOS									
11	Giros Pronunciados			40	Maniobras en áreas reducidas y pendientes				
12	Aproximación a pérdida			41	Desaceleración rápida				
13	Características de vuelos específicas			42	Autorotaciones (un solo motor)				
14	Fallo de motor			43	Autorotación en "Hover"				
				44	Falla de rotor de cola				
				45	Ajustes de potencia en motores				
ATERRIZAJES									
OTRAS EVALUACIONES EN CHEQUEO DE LINEA									

Figura 3.3.3.2

11	Giros Pronunciados			42	Autorotaciones (un solo motor)		
12	Aproximación a pérdida			43	Autorotación en "Hover"		
13	Características de vuelos específicas			44	Falla de rotor de cola		
14	Fallo de motor			45	Ajustes de potencia en motores		
ATERRIZAJES				OTRAS EVALUACIONES EN CHEQUEO DE LINEA			
15	Normales			46	Manejo de pasajeros y carga		
16	Desde un ILS			47	Autoridad del piloto al mando (PIC) y		
17	Viento cruzado				Coordinación de tripulación		
18	Con una simulación de falla de motor			48	Instrucción breve a los pasajeros (briefing)		
19	Desde una Aproximación Circulando				Antes del vuelo		
20	Un Aterrizaje Frustrado			49	Procedimientos de salida y llegada VFR		
EMERGENCIAS				50	Procedimientos de salida y llegada		
21	Procedimientos Normales y Anormales				Estandarizada IFR		
22	Procedimientos de Emergencias			51	Navegación ruta (intercepción Aerovía)		
PROCEDIMIENTO DE INSTRUMENTOS							
23	Área de Salida			52	Navegación ruta Directa		
24	Patrón de Espera				(Equipo Autorizado)		
25	Área de Llegada			53	Distribución de pasajeros que necesitan		
26	Aproximación ILS				ayuda		
27	Aproximación NDB/AD			54	Ubicación salidas normales y de		
28	Aproximación VOR				emergencia extintores y otros		
29	Aproximación LOC			55	Cumplimiento, deberes y		
					responsabilidades		
INFORMACION DE COMPETENCIA DEL PILOTO EN LA AERONAVE DE MARCA Y MODELO REALIZADO							
FECHA EXPIRACION CHEQUEO							
1- Demostró conocimientos actuales en las áreas del RAD 121.441 Chequeo de Perito							
2- Demostró conocimientos actuales en las áreas del RAD 121.440 Chequeo de Línea							
3- Demostró conocimientos actuales en las áreas del RAD 121.413 Personal Aeronáutico Chequeador SIM y AER							
4- Demostró conocimientos actuales en las áreas del RAD 121.414 Instructores de Vuelo SIM y AER							
Observaciones							



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA SUPERACION DEL ANALFABETISMO”

RESOLUCION No. 009/2014

QUE APRUEBA LA INCLUSION DEL CAPITULO 3 “PROGRAMA DE CUALIFICACIÓN DE PERSONAL AERONÁUTICO CHEQUEADOR, INSTRUCTOR Y SUPERVISOR” EN EL VOLUMEN 3 “ADMINISTRACION TECNICA DEL OPERADOR AEREO” DEL MANUAL DEL INSPECTOR DE OPERACIONES – TRANSPORTE AEREO – IDAC-1000.

SEGUNDO: ORDENAR, como al efecto **ORDENA** a la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves la inserción de las modificaciones y las inclusiones contenidas en la presente Resolución en el Manual del Inspector de Operaciones – Transporte Aéreo – IDAC-1000.

TERCERO: DISPONER, como al efecto **DISPONE** que la presente Resolución entre en vigencia a partir de la firma y publicación en la página web del IDAC en la Internet y que sea enviada al Proceso SIG-001 “Control de Documentos”, para que sea subida en el Servidor en la Página Web del IDAC en la Internet.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la Ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veintinueve (29) días del mes de septiembre del año Dos Mil Catorce (2014).

Dr. Alejandro Herrera Rodríguez
Director General
Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

AHR/JV/pr