

 <p><b>DINACIA</b> Uruguay</p>	<b>LISTA DE CHEQUEO PRUEBA PRÁCTICA ATRIBUCIÓN OPERACIONES PBN</b>	<b>FR/PEL/155/00</b>
---	--	----------------------

**PRUEBA PRÁCTICA  
PARA OPERACIONES PBN**

<b>INSPECCIÓN</b>		
N° de Inspección:		
Nombre del Postulante:	CI N°:	
Domicilio:	Licencia N°:	
Avión tipo:	Matrícula:	
Aeródromo:		
Lugar:	Fecha:	
Condiciones Meteorológicas:		
Hora puesta en marcha:	Hora apagado:	T.T.:
CIAC :		
Piloto Instructor:	Licencia N°:	
Piloto Inspector:	Licencia N°:	

**CALIFICACIONES**

**C** = Califica / **NC** = No Califica / **N/A**= No Aplica / **N/O**= No Observado

	<b>C</b>	<b>NC</b>
<b>Preparación del vuelo</b>		
1.- Planeamiento / Plan de vuelo.		
2.- Chequeo de cumplimiento de la aeronave y el sistema de navegación de a bordo con los requisitos de certificación PBN.		
3.- Verificación de base de datos de navegación (validez, actualización y área de cobertura).		
4.- Revisión de NOTAMS y/o alertas NAV Data.		
5. Chequeo de RAIM +/- 15 min de RNP APCH prevista.		
6. Procedimientos de contingencia con radioayudas convencionales.		

7. Chequeo de status del sistema de navegación y ajuste automático de la escala del CDI o manual si el procedimiento requiere un RNP diferente.		
<b>Operaciones en tierra</b>		
1.- Confirmación de posición correcta.		
2.- Manejo de cambio de procedimiento PBN en rodaje		
<b>Operaciones en vuelo</b>		
1.- Chequeo de escala apropiada del CDI para cada fase de vuelo.		
2.- Presentación de la información en la pantalla del equipo de navegación (curso, próximo waypoint, saturación de información, etc.).		
3.- Selección de la aproximación RNAV/RNP y verificación con la carta publicada.		
4.- Uso del Piloto Automático y/o Director de Vuelo en operaciones PBN, de acuerdo a instrucciones y limitaciones del fabricante.		
<b>a. Antes de alcanzar el Fijo de Aproximación Inicial (IAF)</b>		
1.- Verificar disponibilidad de RAIM para ETA +/- 15 minutos (si el sistema de navegación no lo hace automáticamente).		
2.- Verificar el valor de RNP y que el o los modos apropiados de navegación estén seleccionados o armados.		
3.- Verificar temperatura y ajuste de QNH para procedimientos que tengan limitaciones de BARO-VNAV.		
4.- Confirmar que el procedimiento de aproximación cargado sea el correcto y que los waypoints, cursos y distancias coincidan.		
5.- Confirmar que la fuente de indicación del CDI/HSI provenga del GPS.		
6.- Verificar la escala del CDI en 1 NM (o lo que especifique el procedimiento).		
7. Ajuste del QNH debajo del nivel de transición.		
<b>b. Antes de alcanzar el Fijo de Aproximación Final (FAF)</b>		
1.- Al menos 2 NM antes de alcanzar el FAF, verificar que el modo de aproximación o el status de navegación necesario para la aproximación ha sido correctamente activado o capturado.		
2. Chequeo cruzado con radioayudas convencionales si la aproximación esta basada en radioayudas en tierra pero utilizando el sensor de GPS ( <i>GNSS overlay approach</i> ).		
3.- Chequeo de los cursos y distancias indicadas al próximo waypoint con la carta de aproximación publicada.		
4.- Chequeo de la escala del CDI o valor de RNP a 0.3 NM o lo requerido por el procedimiento, si es diferente.		
<b>c. Durante la aproximación RNP</b>		
1.- Controlar el desplazamiento lateral ( <i>cross track error</i> ) durante toda la aproximación.		

2.- Manejo del descenso (con guía APV o calculada con referencia a la velocidad terrestre.		
3.- Chequeo de altitud, QNH y configuración en el FAF.		
4. Ejecución del missed approach en los mínimos, sin pista a la vista, por desvíos laterales o verticales fuera de límites, o fallas y/o alertas del sistema.		

Evaluación Final del Examinador:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

FIRMAS:

El Examinado.....

CIAC.....

Instructor..... Licencia Piloto Instructor Nº.....

Inspector de Vuelo.....