REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

**[ESTADO]**

**PARTE 2. LICENCIAS AL PERSONAL**

**VERSIÓN 2.10**

**noviembre de 2020**

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ENMIENDAS

La tabla de enmiendas comienza con la versión 2.5 como punto de referencia. La parte original, publicada en 1998, no tuvo ninguna modificación entre las versiones 1.0 y 2.3. Tanto la versión 2.4 como la versión 2.5 reemplazaron la parte original en su totalidad.

| Lugar | Fecha | Descripción |
| --- | --- | --- |
| Introducción | 05/2011 | Se añadió la palabra “aviación” en la primera oración. En la penúltima oración, se añadió el número de enmienda del Anexo 1 de la OACI. |
| Introducción | 11/2014 | Se actualizó la versión enmendada del Anexo 1 de la OACI. |
| Introducción | 11/2014 | Se añadió una nota para reflejar los cambios: se extrajeron las normas de la prueba de pericia de la NE. Las normas de la prueba de pericia figuran ahora en el curso 18710 de la OACI, GSI PEL.  |
| Introducción | 11/2020 | Se actualizó la versión enmendada del Anexo 1 de la OACI. |
| 2.1.1.2 (1) | 05/2010 | Se agregó la definición: dictamen médico acreditado. |
| 2.1.1.2 (2) | 05/2010 | Se agregó la definición: avión. |
| 2.1.1.2 (3) | 05/2010 | Se agregó la definición: aeronave. |
| 2.1.1.2 (4) | 05/2010 | Se agregó la definición: aviónica de a bordo. |
| 2.1.1.2 (20) | 05/2010 | Error. Se modificó la definición: en el texto de “error”, se cambió “tripulación de vuelo” por “persona de operaciones”. |
| 2.1.1.2 (20) | 05/2010 | Error. Se añadió una nueva nota aclaratoria. |
| 2.1.1.2 (21) | 05/2010 | Manejo de errores. Se añadió una nueva nota aclaratoria para "manejo de errores". |
| 2.1.1.2 (22) | 05/2010 | Se agregó la definición: examinador. |
| 2.1.1.2 (29) | 05/2010 | Autoridad otorgadora de licencias. Se añadió una nueva nota aclaratoria. |
| 2.1.1.2 (30) | 05/2010 | Evaluación médica. Se agregó la definición: evaluación médica. |
| 2.1.1.2 (31) | 05/2010 | Médico evaluador. Se agregó la definición: "médico evaluador" y nota aclaratoria. |
| 2.1.1.2 (32) | 05/2011 | Médico examinador. Se agregó la definición. |
| 2.1.1.2 (33) | 05/2010 | Certificado médico. Se modificó la definición: "certificado médico", equivalente a "evaluación médica". |
| 2.1.1.2 (39) | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.1.1.2 (42) | 05/2011 | Habilitación. Se agregó la definición. |
| 2.1.1.2 (47) | 05/2010 | Se agregó la definición: sistema de gestión de la seguridad. |
| 2.1.1.2 (48) | 05/2011 | Importante. Se agregó la definición. |
| 2.1.1.2 (49) | 05/2010 | Se agregó la definición: programa de seguridad del Estado. |
| 2.1.1.2 (51) | 05/2010 | Se añadió una nueva nota aclaratoria para "amenaza". |
| 2.1.1.2 (52) | 05/2010 | Se añadió una nueva nota aclaratoria para "manejo de amenazas". |
| 2.1.1.2 (53) | 11/2011 | Se suprimió la definición de "estado no deseado de la aeronave". |
| 2.1.1.2 | 11/2013 | Se trasladaron las definiciones a la Parte 1 del MCAR. |
| 2.1.1.3 | 11/2011 | Se añadió la abreviatura MPL. |
| 2.1.1.3 | 11/2013 | Se añadió la abreviatura: piloto a distancia, aeronave pilotada a distancia. |
| 2.1.1.3(a) | 11/2020 | Se agregaron las abreviaturas ATC, OJTI y OM del Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.2.1.2 | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.2.1.7 | 11/2013 | Se modificó el texto de la NE 2.2.1.7 trasladándolo al párrafo 2.2.1.7, y se actualizó la redacción y la numeración. |
| 2.2.3.1 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 2.2.3.1(b)(1) | 11/2013 | Se actualizaron los temas en (ii) – (iv). |
| 2.2.4.1(c) | 05/2011 | Se añadió MPL en el texto y la tabla. |
| 2.2.4.2(a) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.2.4.2(a)(1) | 05/2011 | Se modificaron los temas. |
| 2.2.4.2(b) | 05/2011 | Se añadió MPL y se añadieron los nuevos requisitos de conversión para PPL/IR. |
| 2.2.4.2(b)(ii) | 11/2012 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.2.4.3  | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se suprimió la nota. |
| 2.2.4.4(c) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se cambió “convalidado” por “convertido”. |
| 2.2.4.4 (d) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se cambió “convalidación” por “licencia”. |
| 2.2.4.4 | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se suprimió la nota. |
| 2.2.4.5(c) | 05/2011 | Se añadió (c). |
| 2.2.4.6 | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.2.4.6 (d) | 05/2011 | Se modificaron los temas. |
| 2.2.4.7 | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se suprimió la nota. |
| 2.2.4.8(a)(3) | 05/2011 | Se suprimió “actuación humana” como área de conocimientos. |
| 2.2.4.8(a)(5)(iii) | 05/2011 | Se suprimió texto. |
| 2.2.4.8 | 11/2013 | Se modificó la redacción de (3) y (4). |
| 2.2.4.9(a) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.2.4.9 (d) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se corrigió la referencia a la NE. |
| 2.2.4.9  | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se suprimió la nota. |
| 2.2.4.9 | 11/2013 | Se modificó la redacción de (a)(6) y (d). |
| 2.2.4.10 (d) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.2.4.10 (d) | 09/2010 | Se corrigieron los temas para AMT. |
| 2.2.4.10 | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se suprimió la nota. |
| 2.2.5.2 | 05/2011 | Se añadió texto nuevo y nota y se actualizaron las referencias de las notas. |
| 2.2.5.2(a) | 05/2011 | Se modificó texto. |
| 2.2.5.2 | 11/2020 | Se agregó un nuevo inciso (g) y se actualizó la nota para reflejar un cambio en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.2.5.3 | 05/2011 | Se actualizó la nota para reflejar el cambio en el título de la referencia al documento de la OACI; se suprimió “entrenador sintético de vuelo” del título. |
| 2.2.5.3 (b) y (d) | 09/2011 | Se cambió “entrenador sintético de vuelo” por “dispositivo de instrucción para simulación de vuelo”. |
| 2.2.5.5 (e)(2) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se cambió el tiempo verbal. |
| 2.2.5.5 (f) (g) | 05/2010 | Se añadió nuevo texto de sección y se modificó la referencia. |
| 2.2.5.5 | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se suprimió la nota. |
| 2.2.5.5 | 11/2013 | (f) Se hicieron algunos cambios de redacción y se modificó el texto de (4) y (5); (h) se corrigió la numeración. |
| 2.2.5.6 | 05/2011 | Se modificó la referencia. |
| 2.2.9 | 05/2010 | Se modificó la redacción del texto. Se modificó la referencia en la nota 2. |
| 2.3.1.5 | 05/2011 | Se suprimió la primera nota. |
| 2.3.1.6 | 05/2011 | Se modificó la referencia. |
| 2.3.1.6 | 11/2013 | Se modificó el título; se añadieron los requisitos de competencia y se redactó nuevamente todo el párrafo. |
| 2.3.3.1(d)(2) | 05/2011 | Se añadió texto. |
| 2.3.4.1 (d)(2) | 05/2011 | Se corrigió la referencia. |
| 2.3.4.1 (h) | 05/2011 | Se añadió texto para "renovación y nueva expedición" y se modificó la referencia. |
| 2.3.4.1 | 11/2013 | Se modificaron (i) y (j). |
| 2.3.4.2 (a)(1) | 05/2011 | Se actualizó el texto para incluir "dispositivo de instrucción para simulación de vuelo". |
| 2.3.4.4 (a)(1) | 05/2011 | Se actualizó el texto para reflejar la enmienda de la OACI y se suprimió la nota. |
| 2.3.4.2 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.4.2(b)(1) y (b)(2)(xii) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.4.2(c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.4.3. |
| 2.3.4.3 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.4.3(b)(1) y (d) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.4.3(c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.4.5. |
| 2.3.4.4 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.4.4(c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.4.7. |
| 2.3.4.4(c) | 11/2015 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.4.5 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.4.5 (c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.4.9. |
| 2.3.4.5(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.4.6 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.4.6(c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.4.11. |
| 2.3.4.6 (d) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.4.7 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.4.7 (d) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.4.9. |
| 2.3.4.7(d) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.5.1 (h) | 05/2011 | Se añadió texto para "renovación y nueva expedición" y se modificó la referencia. |
| 2.3.5.1 | 11/2013 | Se modificaron (i) y (j). |
| 2.3.5.1(c)(8), (d)(2) y (f)(2) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.5.2 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.5.2 | 11/2020 | Experiencia (a)(1): se hizo el cambio de 10 horas a 20 horas. |
| 2.3.5.2(c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.5.3.Se actualizó la numeración de las secciones subsiguientes en 2.3. |
| 2.3.5.2(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.5.3 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.5.3(b)(1), (b)(2)(xiii) y (c)  | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.5.3(c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.5.5. |
| 2.3.5.4 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.5.4 (c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.5.7. |
| 2.3.5.4(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.5.5 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.5.5 (c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.5.9. |
| 2.3.5.5(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.5.6 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.5.6(c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.5.11. |
| 2.3.5.6(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.5.7 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.5.7 (c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.5.13. |
| 2.3.5.7(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.6 | 11/2020 | MPL: se agregó una nota nueva del Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.3.6.1 | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.3.6.1(g)(3) | 11/2012 | Se suprimió texto erróneo. |
| 2.3.6.1 | 11/2013 | Se modificaron (h)(i) y (j). |
| 2.3.6.1(f) y (j) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.6.1 | 11/2020 | MPL: el inciso (c) se modificó por completo para referirse a las competencias, y los incisos (d) Conocimientos y (f) Pericia se modificaron debido un cambio en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.3.6.2 (a)(1) | 11/2012 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.3.6.2(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.6.2 | 11/2020 | MPL: los incisos (a) Experiencia y (b) Instrucción de vuelo se modificaron debido a un cambio en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.3.7.1 (c)(3) | 11/2011 | Se añadió texto. |
| 2.3.7.1 (c)(4) | 05/2010 | Se modificó el formato del texto y se corrigió la numeración del esquema de actuación humana. |
| 2.3.7.1 (f)(2)(v) | 11/2011 | Se modificó la referencia. |
| 2.3.7.1 (f)(3) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se modificó la referencia a la NE. |
| 2.3.7.1 (f)(3) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.7.1 (h) | 05/2011 | Se añadió texto para "renovación y nueva expedición" y se modificó la referencia. |
| 2.3.7.1 | 11/2013 | Se modificaron (i) y (j). |
| 2.3.7.2 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.7.2(a)(1)(i) | 11/2014 | Se modificó el tiempo total del avión de 250 horas a 500 horas. |
| 2.3.7.2 (a)(2) | 11/2014 | Se suprimió el inciso 3 y el inciso 4 se trasladó al 3. |
| 2.3.7.2 (b) | 11/2011 | Se modificó la nota. |
| 2.3.7.2 (c) | 11/2011 | Se añadió texto contenido previamente en 2.3.6.3 (antes de la renumeración). |
| 2.3.7.2(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.7.3 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.7.3 (a)(2) | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se modificó la referencia a la NE. |
| 2.3.7.2 (a)(3) | 11/2014 | Se suprimió el punto 3 y el punto 4 se trasladó al 3. |
| 2.3.7.3 (b) | 11/2011 | Se modificó la nota. |
| 2.3.7.3 (c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.6.7. |
| 2.3.7.3(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.7.4 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.7.4 (b) | 11/2011 | Se modificó la nota. |
| 2.3.7.4 (c) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.6.7. |
| 2.3.7.4(c) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.8.1 (c)(6) | 05/2011 | Se añadió texto. |
| 2.3.8.1 (c)(7) | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.3.8.1 | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se modificaron las referencias a la NE en (h) e (i). |
| 2.3.8.1(h)(1)(2) e (i)(2) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.8.1 | 11/2020 | IR: los incisos (c)(2)(i) y (c)(6)(i) y (ii) de Conocimientos se modificaron debido a un cambio en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.3.8.2 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.8.2 (c) | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se modificó la referencia a la NE. |
| 2.3.8.2(c)(2) y (3) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.8.2 (d) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.7.3. |
| 2.3.9.1 (a)(2)(iii) | 05/2011 | Se cambió “vuelo sintético” por “simulación de vuelo”. |
| 2.3.9.1 | 11/2013 | Se modificó la redacción del texto de (a)(2) y (3). |
| 2.3.9.2 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.9.2 (c)(1)(i) | 05/2011 | Se añadió “piloto de línea aérea”. |
| 2.3.9.2 (k) | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se modificó la referencia a la NE. |
| 2.3.9.2 (m)(6)(C) | 11/2011 | Se modificó la referencia. |
| 2.3.9.2 (n) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.8.3. |
| 2.3.9.3 | 05/2011 | Se modificó la experiencia y la validez de la autorización de 2 años a 1 año en (a) y (a)(3); se añadió (a)(4) sobre la renovación; se añadió (a)(5) sobre la nueva expedición. |
| 2.3.9.3 (a)  | 05/2011 | Se cambió “entrenador sintético de vuelo” por “dispositivo de instrucción para simulación de vuelo”. |
| 2.3.9.4 (d) | 05/2011 | Se añadió el período de validez para una licencia de instructor en tierra. |
| 2.3.9.4 | 11/2013 | Se modificó la redacción del texto del título; se modificaron (c) (5)-(7) |
| 2.3.10 | 11/2011 | Se modificó la referencia. |
| 2.3.10.1 | 11/2011 | Se modificó el título. |
| 2.3.10.1(e) e (i)(2) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.3.10.1 (i)(2) | 11/2011 | Se modificó la referencia. |
| 2.3.10.1(k) | 11/2011 | Se añadió texto previamente incluido en 2.3.9.2. |
| 2.3.10.2 | 11/2011 | Se modificaron las referencias en las secciones (a) a (f). |
| 2.3.10.3 | 11/2011 | Se modificaron las referencias en las secciones (b) y (c). |
| 2.3.10.3 (b)(3) | 11/2011 | Se modificó la redacción del texto. Se suprimió un error y se actualizó la numeración de las anotaciones subsiguientes. |
| 2.3.10.4 | 11/2011 | Se modificaron referencias en las secciones (a) a (d). |
| 2.3.10.5 | 11/2011 | Se modificaron las referencias en las secciones (a) a (c). |
| 2.3.10.5 | 11/2011 | Se cambió el formato. |
| 2.3.10.6 | 11/2011 | Se modificó la referencia. |
| 2.3.11 | 11/2013 | Se agregó este inciso nuevo para incorporar la licencia de piloto a distancia. |
| 2.4.4.1 | 11/2013 | Se modificó (j) para añadir referencia a la prueba de pericia. |
| 2.4.4.1(f)(3); (i) y (j) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.4.4.4 | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.4.5.1 | 11/2011 | Se corrigió la referencia a la NE. |
| 2.4.5.1(h)(2) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.4.5.1 | 11/2013 | (k) Se modificó para añadir referencia a la prueba de pericia. |
| 2.4.5.2 | 05/2011 | Se modificó la experiencia y la validez de la autorización de 2 años a 1 año en (a) y (a)(3); se añadió (a)(4) sobre la renovación; se añadió (a)(5) sobre la nueva expedición; se cambió "entrenador sintético de vuelo" por "dispositivo de instrucción para simulación de vuelo" en todo el párrafo. |
| 2.4.6.1 | 11/2011 | Se modificó la referencia. |
| 2.4.6.1(e) e (i)(2) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.4.6.2(a) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.5.4.1(f), (j) y (k) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2 5.4.2(a) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.5.5.1(i) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.5.6.1(e) e (i)(2) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.5.6.2(a) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.6.1.1 | 11/2013 | Se añadió texto en (a)(4) y (5). |
| 2.6.2.4 (a)(5)(i) | 05/2011 | Se añadió texto sobre otro requisito de conocimiento. |
| 2.6.2.4 Nota | 05/2011 | Se actualizó la nota para aclarar que es material de la OACI. |
| 2.6.2.6 | 11/2020 | Licencia de AMT: se actualizaron las notas acerca de la instrucción debido a un cambio en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.6.2.7(a) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.6.2.9 | 11/2013 | Se modificó (c) para añadir referencia a la prueba de pericia. |
| 2.6.2.9 | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.6.3.4 | 11/2013 | Se cambió junio por marzo. |
| 2.6.4.1 | 11/2013 | Se añadió texto en (b). |
| 2.6.4.3 | 11/2013 | Se modificó (d) para incluir “titular de un AOC”. |
| 2.6.4.4 (c) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto para incluir "titular del AOC". |
| 2.6.4.6 | 11/2013 | Se modificó todo el párrafo. |
| 2.6.5.1 | 11/2013 | Se modificó la redacción del texto en (c); se modificó (f)(3) para corregir la referencia a AMT; se modificó (g) para incluir la prueba de pericia. |
| 2.6.5.1(g) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.6.6 | 11/2013 | Se añadió la abreviatura en el título. |
| 2.6.6.1 | 11/2013 | Se modificó la redacción del texto en (c)(2); se actualizó (c)(5); se corrigió la redacción del texto en (c)(8). |
| 2.6.6.4 | 11/2013 | Se modificó la redacción del párrafo. |
| 2.6.6.5 | 11/2013 | Se modificó la redacción del texto. |
| 2.6.6.6 | 11/2013 | Se modificó la redacción del texto para incluir la abreviatura. |
| 2.6.6.7 | 11/2013 | Se modificó la redacción del texto para usar las abreviaturas. |
| 2.6.6.7 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 2.7.3.1  | 05/2010 | Se añadió nuevo texto para “estudiante de controlador de tránsito aéreo”. |
| 2.7.3.2 |  | Se trasladó texto que previamente se encontraba en 2.7.3.1 para “licencia de tránsito aéreo” y se actualizó la numeración de las secciones subsiguientes. |
| 2.7.3.2 (c)(4) | 05/2010 | Se modificó el texto para incluir principios de la gestión o el manejo de amenazas y errores. |
| 2.7.3.2 | 11/2013 | (f) Se añadió el período de validez de la licencia. |
| 2.7.3.2(f) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.7.3.2 | 11/2020 | Licencia de controlador de tránsito aéreo: se actualizaron los incisos (e)(1) y (2) de Experiencia debido a un cambio en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.7.3.3(a) | 05/2010 | Se suprimió “habilitaciones para control de área por radar”; se reemplazó con “habilitaciones para vigilancia del control de área”. |
| 2.7.3.3(a) | 05/2010 | Se añadió una nueva nota. |
| 2.7.3.3(b)(2) | 05/2010 | Se hicieron las siguientes modificaciones al texto: "habilitaciones para los procedimientos de control de aproximación y control de área". |
| 2.7.3.3(b)(3) | 05/2010 | Se modificó y añadió texto. |
| 2.7.3.3(d)(2)(ii) | 05/2010 | Se modificó texto. |
| 2.7.3.3(d)(3) | 05/2010 | Se modificó texto. |
| 2.7.3.3 (e) y nota | 05/2011 | Se actualizó para incluir un nuevo requisito de conocimiento y se actualizó la nota para aclarar que se trata de material de referencia de la OACI. |
| 2.7.3.3(f)(ii) | 05/2010 | Se cambió el texto a “habilitación de control de aproximación por procedimientos”. |
| 2.7.3.3(f)(iii) | 05/2010 | Se cambió el texto a “habilitación de control de aproximación por vigilancia”. |
| 2.7.3.3 | 11/2011 | Se modificaron las referencias. |
| 2.7.3.3 | 11/2020 | Licencia y habilitaciones del controlador de tránsito aéreo: en Experiencia, se actualizó el inciso (d)(1)(ii), se suprimió el inciso (d)(1)(iii) y se agregó el inciso (d)(2) debido a un cambio en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176. |
| 2.8.2 | 11/2013 | Se añadió texto en (c) sobre competencia lingüística. |
| 2.8.3.1 (b)(3) | 11/2011 | Se añadió texto. |
| 2.8.3.1 (b)(4)(i) y nota | 05/2011 | Se actualizó para incluir requisito de nuevo conocimiento y se actualizó la nota para aclarar que se trata de material de referencia de la OACI. |
| 2.8.3.1 (b)(8) | 11/2011 | Se añadió texto para los principios de vuelo y se actualizó la numeración de “comunicaciones de radio” a (b)(9). |
| 2.8.3.1 (e)(4) y nota | 05/2011 | Se actualizó para incluir nuevo requisito de pericia y se actualizó la nota para aclarar que se trata de material de referencia de la OACI. |
| 2.8.3.1 | 11/2013 | Se añadió texto en (i) sobre la prueba de pericia. |
| 2.8.3.1(e) e (i) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.8.3.1 | 11/2020 | Oficial de operaciones de vuelo. Se hicieron modificaciones debido a cambios en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda176: en Conocimientos, se modificaron el inciso (b)(1)(i); el inciso (b)(2)(iii); el párrafo (3) para agregar tres incisos nuevos; el párrafo (4)(i); y el párrafo (7)(i); en Experiencia, se modificó el inciso (d)(1)(i)(B); en Pericia: se modificó (e) para agregar seis incisos nuevos. |
| Referencias 2.8.3.2 | 05/2011 | Se actualizaron referencias de la OACI. |
| 2.8.3.2 | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.8.5.4 | 11/2013 | Se añadieron en (i) los requisitos de instrucción y vigencia. |
| 2.8.5.5 | 11/2013 | Se suprimió (b) de versiones anteriores. |
| 2.8.5.6 | 11/2013 | Se añadió en (a) la validez de la licencia. |
| 2.10.1.4 (d) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.10.1.5 (a)(3) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.10.1.6(b) | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.10.1.13 | 11/2014 | Se reemplazó la referencia a los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma de la CAA sobre la prueba de pericia. |
| 2.10.3.7 | 05/2010 | Se modificó la referencia. |
| 2.10.1.13 | 11/2013 | Se añadió texto en (c) sobre la prueba de pericia. |
| 2.10.2.5 | 11/2013 | Se suprimió (b) de versiones anteriores. |
| 2.10.3.6 | 11/2013 | Se añadió en (a) la validez de la licencia. |
| 2.10.3.7 | 11/2013 | Se añadió texto en (a)(3) sobre validez. |
| 2.11.1 | 05/2011 | Se añadieron las notas del Anexo 1 de la OACI: 1.2.4R |
| 2.11.1 | 11/2013 | Se suprimió dado que era una instrucción de la OACI a la CAA que no constaría en el reglamento. |
| 2.11.1.1 | 11/2013 | Se añadieron notas. |
| 2.11.1.3 | 09/2011 | Nuevo: Se añadió una nota después de (c); (d) y se añadieron (i) y (j).  |
| 2.11.1.3(a) | 05/2011 | Se cambió el tiempo verbal futuro por “puede”. |
| 2.11.1.3 (b) | 05/2011 | Se añadió nuevo texto para reflejar la instrucción inicial y periódica para los AME. |
| 2.11.1.4 | 05/2010 | Se añadió un nuevo inciso (b) y se actualizó la numeración de los incisos restantes; se añadió referencia en el inciso (d) con la nueva numeración para incorporar la referencia a la identificación expedida por el gobierno; se modificó el inciso (f) con la nueva numeración para indicar el formulario de solicitud de certificado médico según la prescripción de la Autoridad. |
| 2.11.1.7 Nota | 05/2010 | Se añadió nuevo texto a la nota para reflejar orientación adicional de la OACI. |
| 2.11.1.8 (d)(2)  | 05/2010 | Se modificó la redacción del texto; se suprimió “autorizado”. |
| 2.11.1.8 (d)(3) | 05/2011 | Se añadió texto para permitir la delegación a un AME. |
| 2.11.1.8 | 11/2013 | Se añadió un requisito nuevo en (a); se añadió (c)(2)(iii).  |
| 2.11.2.2 | 05/2010 | Se añadió texto nuevo en el punto (b) y notas y se añadieron referencias. |
| 2.11.2.6(a) | 05/2010 | Se añadió nuevo texto (1), (4) y nota. |
| 2.11.2.6 (b) (22)2.11.2.6(b)(21)2.11.2.6(b)(20) | 11/2012 | Se cambió “estenosis” por “estrechez”.  |
| NE 2.2.1.7 | 11/2013 | Se suprimió la NE y el texto se trasladó a 2.2.1.7. |
| NE 2.2.3.1(b)(1) | 11/2014 | Se modificaron los incisos de la prueba de conocimientos. |
| NE 2.2.4.3 (c) | 05/2011 | Se añadió texto.  |
| NE 2.2.4.4 (c)(1) | 05/2011 | Se añadió texto.  |
| NE 2.2.4.9 (c) | 05/2011 | Se añadió texto. |
| NE 2.2.4.10 (c)(1) | 05/2011 | Se añadió texto. |
| NE 2.2.8 (IX) | 05/2011 | Se modificó la redacción del texto para corregir la numeración. |
| NE 2.2.8 | 11/2013 | Se cambió la numeración de la licencia en (a) a números romanos para que coincida con el Anexo de la OACI; se modificó la numeración de la fecha de nacimiento a (IVa).  |
| NE 2.3.1.7(b)(3) y (c)(5)(i) | 09/2011 | Se cambió “entrenador sintético de vuelo” por “dispositivo de instrucción para simulación de vuelo”. |
| NE 2.3.5 | 11/2011 | Se actualizó la numeración de la NE para que coincida con los cambios en el MCAR. |
| NE 2.3.6 | 11/2011 | Se actualizó la numeración de la NE para que coincida con los cambios en el MCAR. |
| NE 2.3.7 | 11/2011 | Se actualizó la numeración de la NE para que coincida con los cambios en el MCAR. |
| NE 2.3.4 a NE 2.10.1.6 | 11/2014 | Se suprimió. Se reemplazaron los requisitos para la prueba de pericia de la NE para hacer referencia a una norma en particular de la CAA sobre la prueba de pericia (la CAA publicará documentos aparte sobre la prueba de pericia). |
| NE 2.11.1.8 | 11/2013 | Se suprimió el formulario para el examen médico inicial; se añadieron a los requisitos para el certificado médico. |

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

INTRODUCCIÓN

La Parte 2 del Reglamento Modelo de la Aviación Civil (MCAR) se refiere al otorgamiento de licencias al personal de la aviación. El Artículo 32 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) requiere que [ESTADO] expida licencias o certificados de competencia, o que convalide las licencias o los certificados expedidos por otros Estados contratantes, al piloto de una aeronave y a los demás miembros de la tripulación de vuelo de toda aeronave que se utilice en vuelos internacionales. El fundamento de esta obligación emana del objetivo de promover y efectuar operaciones regulares de aeronaves en condiciones de seguridad, para lo cual se elaboran y aplican procesos de certificación y otorgamiento de licencias aceptables en todo el mundo. Si los mismos procesos se extienden a las operaciones nacionales, [ESTADO] puede garantizar la seguridad general de la operación de aeronaves mediante la unificación de los requisitos para el otorgamiento de licencias. El Anexo 1 de la OACI, *Licencias al Personal*, presenta las especificaciones internacionales generales para el otorgamiento de licencias al personal acordadas por los Estados contratantes.

La mayoría de las normas del Anexo 1 de la OACI no proporcionan detalles suficientes para el manejo diario de las actividades de otorgamiento de licencias al personal de un Estado. Esta parte del MCAR presenta requisitos detallados sobre las normas generales contenidas en el Anexo 1 de la OACI sobre el otorgamiento y la certificación de las licencias de pilotos, instructores de vuelo (FI), ingenieros de vuelo (FE), navegantes (FN), encargados de operaciones de vuelo (FOO), mecánicos, controladores de tránsito aéreo y operadores de estaciones aeronáuticas, así como para la evaluación médica de la tripulación de vuelo y los operadores de estaciones aeronáuticas. Asimismo, esta parte se refiere a algunas licencias que no figuran en el Anexo 1 de la OACI, como aparejadores de paracaídas, autorizaciones de inspección (IA), especialistas en reparación aeronáutica (ARS) y personas designadas. Las normas médicas y de otorgamiento de licencias se basan en el Anexo 1 de la OACI, Enmienda 176; el Anexo 2, *Reglamento del aire*, Enmienda 46; el Anexo 6, Parte I, *Transporte aéreo comercial internacional – Aviones*, Enmienda 5; el Anexo 6 Parte III, *Operaciones internacionales – Helicópteros*, Enmienda 23; el Anexo 10, *Telecomunicaciones aeronáuticas*, Volumen II, *Procedimientos de comunicaciones*, Enmienda 90; el Título 14 del Código de Reglamentos Federales (14 CFR) de los Estados Unidos; y los Requisitos conjuntos de aviación para las licencias de la tripulación de vuelo (JAR-FCL).

Nota: De la versión 2.9 del MCAR, se desprende que las autoridades de la aviación civil (CAA) tienen la responsabilidad, conforme avanza la tecnología, de establecer y actualizar periódicamente los requisitos de instrucción y pruebas para el personal titular de una licencia. Estos requisitos de instrucción y pruebas se pueden actualizar más fácilmente con el uso de las normas de la prueba de pericia (STS) que con cambios normativos. Algunos ejemplos de las STS se pueden consultar en el curso 18710 de la OACI, Inspector de seguridad del gobierno: licencias del personal (GSI-PEL).

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

ÍNDICE

[PARTE 2. LICENCIAS AL PERSONAL 2-1](#_Toc64632577)

[2.1 GENERALIDADES 2-1](#_Toc64632578)

[2.1.1.1 APLICABILIDAD 2-1](#_Toc64632579)

[2.1.1.2 DEFINICIONES 2-1](#_Toc64632580)

[2.1.1.3 ABREVIATURAS 2-1](#_Toc64632581)

[2.2 REQUISITOS GENERALES PARA LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES, ANOTACIONES, CERTIFICADOS Y DESIGNACIONES 2-4](#_Toc64632582)

[2.2.1 EXPEDICIÓN, RENOVACIÓN Y NUEVA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES, ANOTACIONES, CERTIFICADOS Y DESIGNACIONES 2-4](#_Toc64632583)

[2.2.1.1 LICENCIAS 2-4](#_Toc64632584)

[2.2.1.2 HABILITACIONES 2-5](#_Toc64632585)

[2.2.1.3 AUTORIZACIONES 2-7](#_Toc64632586)

[2.2.1.4 CERTIFICADOS 2-7](#_Toc64632587)

[2.2.1.5 ANOTACIONES 2-8](#_Toc64632588)

[2.2.1.6 DESIGNACIÓN DE REPRESENTANTES DEL DIRECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL 2-8](#_Toc64632589)

[2.2.1.7 VALIDEZ DE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES, CERTIFICADOS Y DESIGNACIONES 2-8](#_Toc64632590)

[2.2.2 COMPETENCIA LINGÜÍSTICA 2-10](#_Toc64632591)

[2.2.3 CRÉDITO DE COMPETENCIA MILITAR 2-10](#_Toc64632592)

[2.2.3.1 CRÉDITO PARA PILOTOS MILITARES 2-10](#_Toc64632593)

[2.2.3.2 CRÉDITO PARA APAREJADORES MILITARES DE PARACAÍDAS 2-11](#_Toc64632594)

[2.2.4 CONVALIDACIÓN Y CONVERSIÓN DE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES Y CERTIFICADOS EXTRANJEROS 2-11](#_Toc64632595)

[2.2.4.1 CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO 2-11](#_Toc64632596)

[2.2.4.2 CONVERSIÓN DE LAS LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO 2-14](#_Toc64632597)

[2.2.4.3 CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-15](#_Toc64632598)

[2.2.4.4 CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-16](#_Toc64632599)

[2.2.4.5 CONVALIDACIÓN EN EL CASO DE AERONAVES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO 2-17](#_Toc64632600)

[2.2.4.6 CONVALIDACIÓN TEMPORAL DE LICENCIAS DE PILOTO QUE NO SEAN DE [ESTADO] CUYOS TITULARES SEAN PILOTOS DEL FABRICANTE 2-18](#_Toc64632601)

[2.2.4.7 CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES 2-18](#_Toc64632602)

[2.2.4.8 CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN 2-19](#_Toc64632603)

[2.2.4.9 CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE AMT QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-20](#_Toc64632604)

[2.2.4.10 CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE AMT QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-21](#_Toc64632605)

[2.2.4.11 CONVALIDACIÓN AUTOMÁTICA DE LICENCIAS EXPEDIDAS POR ESTADOS CONTRATANTES QUE TIENEN UN ACUERDO FORMAL CONFORME AL REGLAMENTO COMÚN PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS 2-21](#_Toc64632606)

[2.2.5 REQUISITOS DE INSTRUCCIÓN Y PRUEBAS 2-22](#_Toc64632607)

[2.2.5.1 DOCUMENTACIÓN DE INSTRUCCIÓN Y EXPERIENCIA AERONÁUTICA 2-22](#_Toc64632608)

[2.2.5.2 INSTRUCCIÓN IMPARTIDA EN UNA ATO 2-22](#_Toc64632609)

[2.2.5.3 USO DE DISPOSITIVOS DE INSTRUCCIÓN PARA SIMULACIÓN DE VUELO 2-23](#_Toc64632610)

[2.2.5.4 INSPECCIONES Y PRUEBAS DE CONOCIMIENTOS Y DE PERICIA: HORA, LUGAR, PERSONAS DESIGNADAS Y FORMATO 2-24](#_Toc64632611)

[2.2.5.5 INSPECCIONES Y PRUEBAS DE CONOCIMIENTOS Y PERICIA: REQUISITOS PREVIOS, NOTAS APROBATORIAS Y NUEVA PRUEBA DESPUÉS DE UNA REPROBACIÓN 2-24](#_Toc64632612)

[2.2.5.6 DEPENDENCIA DE LA INSTRUCCIÓN Y LAS PRUEBAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-26](#_Toc64632613)

[2.2.6 REQUISITOS PARA EL INSTRUCTOR: GENERALIDADES 2-26](#_Toc64632614)

[2.2.7 EXAMINADORES DESIGNADOS 2-27](#_Toc64632615)

[2.2.8 ESPECIFICACIONES Y FORMATO DE LA LICENCIA 2-27](#_Toc64632616)

[2.2.9 SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DE UNA LICENCIA, HABILITACIÓN, AUTORIZACIÓN O CERTIFICADO 2-27](#_Toc64632617)

[2.2.9.1 SUSPENSIÓN DE UNA LICENCIA, HABILITACIÓN, AUTORIZACIÓN O CERTIFICADO DE CONVALIDACIÓN 2-27](#_Toc64632618)

[2.2.9.2 SUSPENSIÓN DE UN CERTIFICADO MÉDICO 2-28](#_Toc64632619)

[2.2.9.3 REVOCACIÓN DE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES O CERTIFICADOS 2-29](#_Toc64632620)

[2.3 LICENCIAS, CATEGORÍAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES, ANOTACIONES DE PILOTO\*, INSTRUCTORES PARA OTORGAR LICENCIAS DE PILOTOS Y EXAMINADORES DESIGNADOS DE PILOTOS 2-29](#_Toc64632621)

[2.3.1 GENERALIDADES 2-29](#_Toc64632622)

[2.3.1.1 APLICABILIDAD 2-29](#_Toc64632623)

[2.3.1.2 REGLA GENERAL SOBRE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES Y DESIGNACIONES 2-29](#_Toc64632624)

[2.3.1.3 AUTORIDAD PARA ACTUAR COMO MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO 2-30](#_Toc64632625)

[2.3.1.4 RECONOCIMIENTO DEL TIEMPO DE VUELO 2-30](#_Toc64632626)

[2.3.1.5 LIMITACIÓN DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS PILOTOS QUE CUMPLEN 60 AÑOS Y RESTRICCIÓN DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS PILOTOS QUE CUMPLEN 65 AÑOS 2-30](#_Toc64632627)

[2.3.1.6 EXPERIENCIA RECIENTE Y REQUISITOS DE COMPETENCIA PARA OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO NO COMERCIAL 2-31](#_Toc64632628)

[2.3.1.7 REGISTRO DE TIEMPO DE VUELO 2-33](#_Toc64632629)

[2.3.2 HABILITACIONES DE CATEGORÍA, CLASE Y TIPO, AUTORIZACIONES DE LAS CATEGORÍAS II Y III, Y ANOTACIONES 2-33](#_Toc64632630)

[2.3.2.1 GENERALIDADES 2-33](#_Toc64632631)

[2.3.2.2 HABILITACIONES DE CATEGORÍA 2-33](#_Toc64632632)

[2.3.2.3 HABILITACIONES DE CLASE 2-34](#_Toc64632633)

[2.3.2.4 HABILITACIONES DE TIPO 2-36](#_Toc64632634)

[2.3.2.5 AUTORIZACIÓN DE LAS CATEGORÍAS II Y III 2-37](#_Toc64632635)

[2.3.2.6 ANOTACIÓN PARA AVIONES COMPLEJOS 2-38](#_Toc64632636)

[2.3.2.7 ANOTACIÓN PARA AVIONES DE ALTO RENDIMIENTO 2-39](#_Toc64632637)

[2.3.2.8 ANOTACIÓN PARA AERONAVES DE GRAN ALTITUD 2-39](#_Toc64632638)

[2.3.2.9 ANOTACIÓN PARA GAFAS DE VISIÓN NOCTURNA 2-39](#_Toc64632639)

[2.3.3 ESTUDIANTES DE PILOTO 2-40](#_Toc64632640)

[2.3.3.1 REQUISITOS GENERALES 2-40](#_Toc64632641)

[2.3.3.2 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE AVIÓN 2-41](#_Toc64632642)

[2.3.3.3 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO 2-41](#_Toc64632643)

[2.3.3.4 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL 2-41](#_Toc64632644)

[2.3.3.5 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE DIRIGIBLE 2-41](#_Toc64632645)

[2.3.3.6 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE GLOBO 2-41](#_Toc64632646)

[2.3.3.7 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE PLANEADOR 2-42](#_Toc64632647)

[2.3.4 LICENCIA DE PILOTO PRIVADO 2-42](#_Toc64632648)

[2.3.4.1 REQUISITOS GENERALES 2-42](#_Toc64632649)

[2.3.4.2 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE AVIÓN 2-44](#_Toc64632650)

[2.3.4.3 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO 2-46](#_Toc64632651)

[2.3.4.4 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL 2-47](#_Toc64632652)

[2.3.4.5 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE DIRIGIBLE 2-48](#_Toc64632653)

[2.3.4.6 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE GLOBO 2-49](#_Toc64632654)

[2.3.4.7 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE PLANEADOR 2-49](#_Toc64632655)

[2.3.5 LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL 2-50](#_Toc64632656)

[2.3.5.1 REQUISITOS GENERALES 2-50](#_Toc64632657)

[2.3.5.2 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE AVIÓN 2-53](#_Toc64632658)

[2.3.5.3 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO 2-55](#_Toc64632659)

[2.3.5.4 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA CPL: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL 2-56](#_Toc64632660)

[2.3.5.5 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE DIRIGIBLE 2-58](#_Toc64632661)

[2.3.5.6 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE GLOBO 2-59](#_Toc64632662)

[2.3.5.7 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE PLANEADOR 2-60](#_Toc64632663)

[2.3.6 LICENCIA DE PILOTO PARA VOLAR CON TRIPULACIÓN MÚLTIPLE: AVIÓN 2-61](#_Toc64632664)

[2.3.6.1 Requisitos generales 2-61](#_Toc64632665)

[2.3.6.2 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA LICENCIA DE PILOTO PARA VOLAR CON TRIPULACIÓN MÚLTIPLE: CATEGORÍA DE AVIÓN 2-63](#_Toc64632666)

[2.3.7 LICENCIA DE PILOTO DE AEROLÍNEA 2-64](#_Toc64632667)

[2.3.7.1 REQUISITOS GENERALES 2-64](#_Toc64632668)

[2.3.7.2 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA ATPL: CATEGORÍA DE AVIÓN 2-68](#_Toc64632669)

[2.3.7.3 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA ATPL: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO 2-69](#_Toc64632670)

[2.3.7.4 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA ATPL: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL 2-69](#_Toc64632671)

[2.3.8 HABILITACIÓN DE VUELO POR INSTRUMENTOS 2-70](#_Toc64632672)

[2.3.8.1 REQUISITOS GENERALES 2-70](#_Toc64632673)

[2.3.8.2 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA HABILITACIÓN DE VUELO POR INSTRUMENTOS 2-72](#_Toc64632674)

[2.3.9 INSTRUCTORES AUTORIZADOS PARA OTORGAR LICENCIAS DE PILOTO 2-74](#_Toc64632675)

[2.3.9.1 REQUISITOS GENERALES 2-74](#_Toc64632676)

[2.3.9.2 REQUISITOS DE LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA 2-74](#_Toc64632677)

[2.3.9.3 AUTORIZACIÓN DE INSTRUCTOR PARA IMPARTIR INSTRUCCIÓN EN SIMULACIÓN DE VUELO 2-79](#_Toc64632678)

[2.3.9.4 LICENCIA DE INSTRUCTOR EN TIERRA 2-79](#_Toc64632679)

[2.3.10 EXAMINADORES DESIGNADOS DE PILOTOS 2-80](#_Toc64632680)

[2.3.10.1 REQUISITOS Y PRUEBA DE PERICIA PARA UN DPE 2-80](#_Toc64632681)

[2.3.10.2 REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EXAMINADORES DE PILOTOS PRIVADOS 2-82](#_Toc64632682)

[2.3.10.3 REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EXAMINADOR DE PILOTOS CON HABILITACIÓN COMERCIAL Y DE VUELO POR INSTRUMENTOS 2-83](#_Toc64632683)

[2.3.10.4 REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EXAMINADORES DE PILOTOS COMERCIALES 2-85](#_Toc64632684)

[2.3.10.5 REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EXAMINADORES DE PILOTOS DE AEROLÍNEA 2-87](#_Toc64632685)

[2.3.10.6 REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EL EXAMINADOR DE LOS INSTRUCTORES DE VUELO 2-88](#_Toc64632686)

[2.3.11 LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA 2-89](#_Toc64632687)

[2.3.11.1 REQUISITOS GENERALES 2-89](#_Toc64632688)

[2.3.11.2 EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA 2-92](#_Toc64632689)

[2.3.11.3 ESPECIFICACIONES GENERALES RELATIVAS AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS 2-92](#_Toc64632690)

[2.3.11.4 HABILITACIONES DE CATEGORÍA 2-93](#_Toc64632691)

[2.3.11.5 HABILITACIONES DE CLASE Y DE TIPO 2-93](#_Toc64632692)

[2.3.11.6 CIRCUNSTANCIAS EN LAS QUE SE REQUIEREN HABILITACIONES DE CLASE Y DE TIPO 2-93](#_Toc64632693)

[2.3.11.7 REQUISITOS PARA EXPEDIR HABILITACIONES DE CLASE Y DE TIPO 2-94](#_Toc64632694)

[2.3.11.8 UTILIZACIÓN DE UN DISPOSITIVO DE INSTRUCCIÓN PARA SIMULACIÓN DE VUELO PARA LA ADQUISICIÓN DE EXPERIENCIA Y DEMOSTRACIÓN DE COMPETENCIAS 2-95](#_Toc64632695)

[2.3.11.9 CIRCUNSTANCIAS EN LAS QUE SE REQUIERE AUTORIZACIÓN PARA IMPARTIR INSTRUCCIÓN PARA UNA LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA 2-95](#_Toc64632696)

[2.3.11.10 RECONOCIMIENTO DEL TIEMPO DE VUELO EN RPAS 2-95](#_Toc64632697)

[2.3.11.11 LIMITACIÓN DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS PILOTOS A DISTANCIA QUE CUMPLEN 60 AÑOS Y RESTRICCIÓN DE LA ATRIBUCIONES DE LOS PILOTOS A DISTANCIA QUE CUMPLEN 65 AÑOS 2-96](#_Toc64632698)

[2.3.11.12 ATRIBUCIONES DEL TITULAR DE UNA LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA Y CONDICIONES QUE SE DEBEN OBSERVAR PARA EJERCERLAS 2-96](#_Toc64632699)

[2.3.11.13 HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE RPAS 2-96](#_Toc64632700)

[2.3.11.14 ESTUDIANTE DE PILOTO A DISTANCIA 2-96](#_Toc64632701)

[2.3.11.15 LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA 2-97](#_Toc64632702)

[2.3.11.16 REQUISITOS PARA EXPEDIR HABILITACIONES 2-97](#_Toc64632703)

[2.3.11.17 ATRIBUCIONES DEL TITULAR DE LA HABILITACIÓN Y CONDICIONES QUE DEBEN OBSERVARSE 2-99](#_Toc64632704)

[2.4 LICENCIA, HABILITACIONES E INSTRUCTORES DE INGENIEROS DE VUELO Y EXAMINADORES DESIGNADOS DE INGENIEROS DE VUELO 2-99](#_Toc64632705)

[2.4.1 APLICABILIDAD 2-99](#_Toc64632706)

[2.4.2 REGLA GENERAL RELATIVA A LAS LICENCIAS Y HABILITACIONES DE INGENIERO DE VUELO 2-99](#_Toc64632707)

[2.4.3 AUTORIDAD PARA ACTUAR COMO MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO 2-99](#_Toc64632708)

[2.4.4 LICENCIA, HABILITACIÓN DE CLASE Y REQUISITOS DE EXPERIENCIA DE INGENIERO DE VUELO 2-100](#_Toc64632709)

[2.4.4.1 LICENCIA DE INGENIERO DE VUELO 2-100](#_Toc64632710)

[2.4.4.2 HABILITACIONES DE CLASE PARA INGENIEROS DE VUELO 2-103](#_Toc64632711)

[2.4.4.3 REQUISITOS DE EXPERIENCIA RECIENTE 2-104](#_Toc64632712)

[2.4.4.4 PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA LA LICENCIA DE INGENIERO DE VUELO 2-104](#_Toc64632713)

[2.4.5 LICENCIAS PARA INSTRUCTORES DE INGENIEROS DE VUELO 2-104](#_Toc64632714)

[2.4.5.1 REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE INGENIEROS DE VUELO Y HABILITACIÓN DE CLASE 2-104](#_Toc64632715)

[2.4.5.2 AUTORIZACIÓN DE INSTRUCTOR PARA IMPARTIR INSTRUCCIÓN EN SIMULACIÓN DE VUELO 2-105](#_Toc64632716)

[2.4.6 EXAMINADORES DESIGNADOS DE INGENIEROS DE VUELO 2-105](#_Toc64632717)

[2.4.6.1 REQUISITOS 2-105](#_Toc64632718)

[2.4.6.2 PRUEBA DE PERICIA PARA EXAMINADORES DESIGNADOS DE INGENIEROS DE VUELO 2-107](#_Toc64632719)

[2.5 LICENCIA DE NAVEGANTE 2-107](#_Toc64632720)

[2.5.1 LICENCIA DE AERONAVEGANTE, INSTRUCTORES Y EXAMINADORES DESIGNADOS 2-107](#_Toc64632721)

[2.5.1.1 APLICABILIDAD 2-107](#_Toc64632722)

[2.5.2 REGLA GENERAL RELATIVA A LAS LICENCIAS DE NAVEGANTE 2-107](#_Toc64632723)

[2.5.3 AUTORIDAD PARA ACTUAR COMO MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO 2-107](#_Toc64632724)

[2.5.4 LICENCIA DE NAVEGANTE 2-107](#_Toc64632725)

[2.5.4.1 REQUISITOS GENERALES 2-107](#_Toc64632726)

[2.5.4.2 PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA LA LICENCIA DE NAVEGANTE 2-110](#_Toc64632727)

[2.5.5 REQUISITOS PARA INSTRUCTOR DE AERONAVEGANTES 2-110](#_Toc64632728)

[2.5.5.1 REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE AERONAVEGANTES 2-110](#_Toc64632729)

[2.5.6 EXAMINADORES DESIGNADOS DE NAVEGANTES 2-111](#_Toc64632730)

[2.5.6.1 REQUISITOS 2-111](#_Toc64632731)

[2.5.6.2 PRUEBA DE PERICIA PARA EXAMINADORES DESIGNADOS DE NAVEGANTES 2-111](#_Toc64632732)

[2.6 LICENCIAS, INSTRUCTORES Y EXAMINADORES DESIGNADOS DE PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN 2-112](#_Toc64632733)

[2.6.1 GENERALIDADES 2-112](#_Toc64632734)

[2.6.1.1 APLICABILIDAD 2-112](#_Toc64632735)

[2.6.2 TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN 2-112](#_Toc64632736)

[2.6.2.1 APLICABILIDAD 2-112](#_Toc64632737)

[2.6.2.2 REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN: GENERALIDADES 2-112](#_Toc64632738)

[2.6.2.3 HABILITACIONES 2-112](#_Toc64632739)

[2.6.2.4 CONOCIMIENTOS REQUERIDOS PARA LA LICENCIA DE AMT 2-113](#_Toc64632740)

[2.6.2.5 REQUISITOS DE CONOCIMIENTOS PARA LAS HABILITACIONES 2-114](#_Toc64632741)

[2.6.2.6 REQUISITOS DE EXPERIENCIA 2-115](#_Toc64632742)

[2.6.2.7 REQUISITOS DE PERICIA 2-116](#_Toc64632743)

[2.6.2.8 ATRIBUCIONES Y LIMITACIONES 2-116](#_Toc64632744)

[2.6.2.9 DURACIÓN DE LA LICENCIA DE AMT 2-117](#_Toc64632745)

[2.6.2.10 REQUISITOS DE EXPERIENCIA RECIENTE 2-117](#_Toc64632746)

[2.6.2.11 EXPOSICIÓN DE LA LICENCIA 2-118](#_Toc64632747)

[2.6.3 AUTORIZACIONES DE INSPECCIÓN 2-118](#_Toc64632748)

[2.6.3.1 APLICABILIDAD 2-118](#_Toc64632749)

[2.6.3.2 REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN: GENERALIDADES 2-118](#_Toc64632750)

[2.6.3.3 CONOCIMIENTOS REQUERIDOS PARA LA AUTORIZACIÓN DE INSPECCIÓN 2-119](#_Toc64632751)

[2.6.3.4 DURACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE INSPECCIÓN 2-119](#_Toc64632752)

[2.6.3.5 RENOVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE INSPECCIÓN 2-119](#_Toc64632753)

[2.6.3.6 ATRIBUCIONES Y LIMITACIONES 2-120](#_Toc64632754)

[2.6.4 ESPECIALISTA EN REPARACIÓN AERONÁUTICA 2-121](#_Toc64632755)

[2.6.4.1 APLICABILIDAD 2-121](#_Toc64632756)

[2.6.4.2 LICENCIA DE ESPECIALISTA EN REPARACIÓN AERONÁUTICA: ELEGIBILIDAD 2-121](#_Toc64632757)

[2.6.4.3 HABILITACIONES 2-122](#_Toc64632758)

[2.6.4.4 LICENCIA DE ESPECIALISTA EN REPARACIÓN AERONÁUTICA: ATRIBUCIONES Y LIMITACIONES 2-122](#_Toc64632759)

[2.6.4.5 EXPOSICIÓN DE LA LICENCIA 2-123](#_Toc64632760)

[2.6.4.6 DURACIÓN DE LA LICENCIA 2-123](#_Toc64632761)

[2.6.5 LICENCIAS DE INSTRUCTORES DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN 2-123](#_Toc64632762)

[2.6.5.1 REQUISITOS PARA LA LICENCIA Y HABILITACIÓN DE INSTRUCTORES DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN 2-123](#_Toc64632763)

[2.6.6 EXAMINADOR DESIGNADO DE MECÁNICOS 2-124](#_Toc64632764)

[2.6.6.1 REQUISITOS GENERALES 2-124](#_Toc64632765)

[2.6.6.2 CONOCIMIENTOS 2-124](#_Toc64632766)

[2.6.6.3 PERICIA 2-124](#_Toc64632767)

[2.6.6.4 VIGENCIA 2-124](#_Toc64632768)

[2.6.6.5 ATRIBUCIONES 2-125](#_Toc64632769)

[2.6.6.6 VALIDEZ 2-125](#_Toc64632770)

[2.6.6.7 RENOVACIÓN 2-125](#_Toc64632771)

[2.7 LICENCIAS, CATEGORÍAS Y HABILITACIONES DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO 2-125](#_Toc64632772)

[2.7.1 APLICABILIDAD 2-125](#_Toc64632773)

[2.7.2 GENERALIDADES 2-125](#_Toc64632774)

[2.7.3 LICENCIA Y HABILITACIONES DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO 2-125](#_Toc64632775)

[2.7.3.1 ESTUDIANTE DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO 2-125](#_Toc64632776)

[2.7.3.2 LICENCIA DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO 2-125](#_Toc64632777)

[2.7.3.3 HABILITACIONES DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO 2-127](#_Toc64632778)

[2.8 LICENCIA, INSTRUCTORES Y EXAMINADORES DESIGNADOS DE OFICIALES DE OPERACIONES DE VUELO 2-130](#_Toc64632779)

[2.8.1 APLICABILIDAD 2-130](#_Toc64632780)

[2.8.2 GENERALIDADES 2-130](#_Toc64632781)

[2.8.3 LICENCIA DE ENCARGADO DE OPERACIONES DE VUELO 2-130](#_Toc64632782)

[2.8.3.1 REQUISITOS GENERALES 2-130](#_Toc64632783)

[2.8.3.2 PRUEBA DE PERICIA PARA LA LICENCIA DE ENCARGADO DE OPERACIONES DE VUELO 2-133](#_Toc64632784)

[2.8.4 INSTRUCTORES DE ENCARGADOS DE OPERACIONES DE VUELO 2-134](#_Toc64632785)

[2.8.4.1 REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE ENCARGADOS DE OPERACIONES DE VUELO 2-134](#_Toc64632786)

[2.8.5 EXAMINADORES DESIGNADOS PARA ENCARGADOS DE OPERACIÓN DE VUELOS 2-134](#_Toc64632787)

[2.8.5.1 REQUISITOS GENERALES 2-134](#_Toc64632788)

[2.8.5.2 CONOCIMIENTOS 2-135](#_Toc64632789)

[2.8.5.3 PERICIA 2-135](#_Toc64632790)

[2.8.5.4 VIGENCIA 2-135](#_Toc64632791)

[2.8.5.5 ATRIBUCIONES 2-135](#_Toc64632792)

[2.8.5.6 VALIDEZ 2-135](#_Toc64632793)

[2.8.5.7 RENOVACIÓN 2-135](#_Toc64632794)

[2.9 OPERADOR DE ESTACIÓN AERONÁUTICA Y PERSONAL DE METEOROLOGÍA 2-136](#_Toc64632795)

[2.9.1 APLICABILIDAD 2-136](#_Toc64632796)

[2.9.2 GENERALIDADES 2-136](#_Toc64632797)

[2.9.3 LICENCIA DE OPERADOR DE ESTACIÓN AERONÁUTICA 2-136](#_Toc64632798)

[2.9.4 PERSONAL DE METEOROLOGÍA AERONÁUTICA 2-137](#_Toc64632799)

[2.10 LICENCIAS DE APAREJADORES DE PARACAÍDAS, INSTRUCTORES Y EXAMINADORES DESIGNADOS 2-137](#_Toc64632800)

[2.10.1.1 APLICABILIDAD 2-137](#_Toc64632801)

[2.10.1.2 REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN: GENERALIDADES 2-138](#_Toc64632802)

[2.10.1.3 LICENCIA REQUERIDA 2-138](#_Toc64632803)

[2.10.1.4 LICENCIA DE APAREJADOR SUPERIOR DE PARACAÍDAS: REQUISITOS DE EXPERIENCIA, CONOCIMIENTOS Y PERICIA 2-138](#_Toc64632804)

[2.10.1.5 LICENCIA DE APAREJADOR MAESTRO DE PARACAÍDAS: REQUISITOS DE EXPERIENCIA, CONOCIMIENTOS Y PERICIA 2-139](#_Toc64632805)

[2.10.1.6 HABILITACIONES DE TIPO 2-139](#_Toc64632806)

[2.10.1.7 HABILITACIONES ADICIONALES DE TIPO: REQUISITOS 2-140](#_Toc64632807)

[2.10.1.8 ATRIBUCIONES 2-140](#_Toc64632808)

[2.10.1.9 INSTALACIONES Y EQUIPO 2-140](#_Toc64632809)

[2.10.1.10 NORMAS DE PERFORMANCE Y REQUISITOS DE VIGENCIA 2-140](#_Toc64632810)

[2.10.1.11 REGISTROS 2-141](#_Toc64632811)

[2.10.1.12 SELLO 2-141](#_Toc64632812)

[2.10.1.13 DURACIÓN DE LA LICENCIA DE APAREJADOR DE PARACAÍDAS 2-141](#_Toc64632813)

[2.10.1.14 EXPOSICIÓN DE LA LICENCIA 2-142](#_Toc64632814)

[2.10.2 REQUISITOS PARA INSTRUCTOR DE APAREJADOR DE PARACAÍDAS 2-142](#_Toc64632815)

[2.10.2.1 REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE APAREJADOR DE PARACAÍDAS 2-142](#_Toc64632816)

[2.10.3 REQUISITOS PARA EXAMINADOR DESIGNADO DE APAREJADOR DE PARACAÍDAS 2-142](#_Toc64632817)

[2.10.3.1 REQUISITOS GENERALES 2-142](#_Toc64632818)

[2.10.3.2 CONOCIMIENTOS 2-143](#_Toc64632819)

[2.10.3.3 PERICIA 2-143](#_Toc64632820)

[2.10.3.4 VIGENCIA 2-143](#_Toc64632821)

[2.10.3.5 ATRIBUCIONES 2-143](#_Toc64632822)

[2.10.3.6 VALIDEZ 2-143](#_Toc64632823)

[2.10.3.7 RENOVACIÓN 2-143](#_Toc64632824)

[2.11 DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS 2-144](#_Toc64632825)

[2.11.1.1 APLICABILIDAD 2-144](#_Toc64632826)

[2.11.1.2 APTITUD PSICOFÍSICA 2-144](#_Toc64632827)

[2.11.1.3 MÉDICO EXAMINADOR DEL PERSONAL AERONÁUTICO 2-145](#_Toc64632828)

[2.11.1.4 EXÁMENES MÉDICOS DEL PERSONAL AERONÁUTICO 2-146](#_Toc64632829)

[2.11.1.5 CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES 2-146](#_Toc64632830)

[2.11.1.6 DISMINUCIÓN DE LA APTITUD PSICOFÍSICA 2-147](#_Toc64632831)

[2.11.1.7 USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS 2-147](#_Toc64632832)

[2.11.1.8 CERTIFICADO MÉDICO 2-147](#_Toc64632833)

[2.11.1.9 MÉDICO EVALUADOR 2-149](#_Toc64632834)

[2.11.2 REQUISITOS MÉDICOS 2-149](#_Toc64632835)

[2.11.2.1 GENERALIDADES 2-149](#_Toc64632836)

[2.11.2.2 REQUISITOS DE SALUD FÍSICA Y MENTAL 2-149](#_Toc64632837)

[2.11.2.3 REQUISITOS DE LA PRUEBA DE AGUDEZA VISUAL 2-150](#_Toc64632838)

[2.11.2.4 REQUISITOS APLICABLES ALA PERCEPCIÓN DE LOS COLORES 2-150](#_Toc64632839)

[2.11.2.5 REQUISITOS DE LAS PRUEBAS DE AUDICIÓN 2-151](#_Toc64632840)

[2.11.2.6 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASE 1 2-151](#_Toc64632841)

[2.11.2.7 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASE 2 2-158](#_Toc64632842)

[2.11.2.8 CERTIFICADO MÉDICO DE CLASE 3 2-165](#_Toc64632843)

[PARTE 2. NORMAS DE EJECUCIÓN 2-3](#_Toc64632844)

[NE 2.2.2 COMPETENCIA LINGÜÍSTICA 2-3](#_Toc64632845)

[NE 2.2.3.1 CRÉDITO PARA PILOTOS MILITARES 2-6](#_Toc64632846)

[NE 2.2.4.3 PROCEDIMIENTOS DE CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE TRIPULACIÓN DE VUELO QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-7](#_Toc64632847)

[NE 2.2.4.4 PROCEDIMIENTOS DE CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE TRIPULACIÓN DE VUELO QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-8](#_Toc64632848)

[NE 2.2.4.9 PROCEDIMIENTOS DE CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE AMT QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-8](#_Toc64632849)

[NE 2.2.4.10 PROCEDIMIENTOS DE CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE AMT QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE 2-9](#_Toc64632850)

[NE 2.2.4.11 CONVALIDACIÓN AUTOMÁTICA DE LICENCIAS EXPEDIDAS POR ESTADOS CONTRATANTES QUE TIENEN UN ACUERDO FORMAL CONFORME AL REGLAMENTO COMÚN PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS 2-10](#_Toc64632851)

[NE 2.2.8 ESPECIFICACIONES Y FORMATO DE LA LICENCIA 2-10](#_Toc64632852)

[NE 2.3.1.7 REGISTRO DEL TIEMPO DE VUELO 2-11](#_Toc64632853)

[NE 2.3.2.5 AUTORIZACIÓN DE LAS CATEGORÍAS II Y III 2-12](#_Toc64632854)

[NE 2.3.3 ESTUDIANTES DE PILOTO 2-17](#_Toc64632855)

[NE 2.3.3.2 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE AVIÓN 2-18](#_Toc64632856)

[NE 2.3.3.3 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO 2-18](#_Toc64632857)

[NE 2.3.3.4 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL 2-19](#_Toc64632858)

[NE 2.3.3.5 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE DIRIGIBLE 2-20](#_Toc64632859)

[NE 2.3.3.6 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE GLOBO 2-20](#_Toc64632860)

[NE 2.3.3.7 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE PLANEADOR 2-21](#_Toc64632861)

[NE 2.11.1.3 EXAMINADORES MÉDICOS DE PERSONAL AERONÁUTICO 2-21](#_Toc64632862)

[NE 2.11.1.8 CERTIFICADO MÉDICO 2-22](#_Toc64632863)

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## PARTE 2. LICENCIAS AL PERSONAL

## GENERALIDADES

#### APLICABILIDAD

1. Esta parte prescribe:
2. los requisitos para expedir, renovar, volver a expedir, convalidar y convertir las licencias, habilitaciones, autorizaciones, anotaciones, certificados y designaciones del personal.
3. las condiciones en las que son necesarias esas licencias, habilitaciones, autorizaciones, anotaciones, certificados y designaciones; y
4. las limitaciones y atribuciones concedidas a los titulares de esas licencias, habilitaciones, autorizaciones, anotaciones, certificados y designaciones.

#### DEFINICIONES

1. Las definiciones figuran en la Parte 1 del presente reglamento.

#### ABREVIATURAS

1. En esta parte, se emplean las siguientes abreviaturas:
2. **AFIS:** servicio de información de vuelo de aeródromo (*aerodrome flight information service*)
3. **AGI**: instructor en tierra avanzado (*advanced ground instructor*)
4. **AIP:** publicación de información aeronáutica (*aeronautical information publication*)
5. **AME**: médico examinador de aviación (*aviation medical examiner*).
6. **AMO**: organismo de mantenimiento reconocido (*approved maintenance organisation*)
7. **AMT**: técnico de mantenimiento de aviación (*aviation maintenance technician*)
8. **ARS:** especialista en reparación aeronáutica (*aviation repairman specialist*)
9. **AS:** dirigible (airship).
10. **ASO:** operador de estación aeronáutica (*aeronautical station operator*)
11. **ATC**: control de tránsito aéreo (*air traffic control*)
12. **ATCO**: controlador de tránsito aéreo (*air traffic controller*) (*Nota: abreviatura A446 de la OACI*)
13. **ATO**: organización de instrucción reconocida (*approved training organisation*)
14. **ATPE:** examinador de piloto de aerolínea (*airline transport pilot examiner*)
15. **ATPL:** licencia de piloto de aerolínea (*airline transport pilot licence*)
16. **ATS**: servicio de tránsito aéreo (*air traffic service*)
17. **BGI**: instructor en tierra básico (*basic ground instructor*)
18. **C2:** mando y control (*command and control*)
19. **CAT II**: categoría II
20. **CAT III:** categoría III
21. **CE:** examinador de piloto comercial (*comercial pilot examiner*).
22. **CIE:** Comisión Internacional de Iluminación (*International Commission on Illumination*)
23. **CIRE:** examinador de pilotos con habilitación comercial y de vuelo por instrumentos (*commercial instrument rating examiner*)
24. **CP**: copiloto
25. **CPL:** licencia de piloto comercial (*comercial pilot licence*)
26. **CRM**: gestión de los recursos en el puesto de pilotaje (*crew resource management*)
27. **DCA**: Director de la aviación civil (*Director of Civil Aviation*)
28. **DFEE**: examinador designado de ingenieros de vuelo (*designated flight engineer examiner*)
29. **DFNE**: examinador designado de aeronavegantes (*designated flight navigator examiner*)
30. **DFOOE**: examinador designado de oficiales de operaciones de vuelo (*designated flight operations officer examiner*)
31. **DH**: altura de decisión (*decision height*)
32. **DME:** examinador designado de mecánicos (*designated mechanic examiner*)
33. **DPE:** examinador designado de pilotos (*designated pilot examiner*)
34. **DPRE:** examinador designado de aparejadores de paracaídas (*designated parachute rigger examiner*)
35. **FE**: ingeniero de vuelo (*flight engineer*)
36. **FEI**: instructor de ingeniero de vuelo (*flight engineer instructor*) **FI**: instructor de vuelo (*flight instructor*)
37. **FN**: aeronavegante (*flight navigator*)
38. **FOO:** oficial de operaciones de vuelo (*flight operations officer*)
39. **FSTD:** dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (*flight simulation training device*)
40. **GI**: instructor en tierra (*ground instructor*)
41. **VIH:** virus de inmunodeficiencia humana
42. **IA:** autorización de inspección (*inspection authorization*)
43. **OACI**: Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO, *International Civil Aviation Organisation*)
44. **IFR**: reglas de vuelo por instrumentos (*instrument flight rules*)
45. **IGI**: instructor en tierra de vuelo por instrumentos (*instrument ground instructor*)
46. **ILS:** sistema de aterrizaje por instrumentos (*instrument landing system*)
47. **IMC:** condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (*instrument meteorological conditions*)
48. **IR:** habilitación de vuelo por instrumentos (*instrument rating*)
49. **NE:** normas de ejecución
50. **ISO:** Organización Internacional para la Normalización (*International Organization for Standardization*)
51. **MCM:** manual de control de mantenimiento (*maintenance control manual*)
52. **MEL**: lista de equipo mínimo (*minimum equipment list*)
53. **MPA**: avión con pilotos múltiples (*multi-pilot aeroplane*)
54. **MPH**: helicóptero con pilotos múltiples (*multi-pilot helicopter*)
55. **MPL**: licencia de piloto para volar con tripulación múltiple (*multi-crew pilot licence*)
56. **MSL**: nivel medio del mar (*mean sea level*)
57. **NDT**: ensayo no destructivo (*non-destructive testing*)
58. **NOTAM:** aviso a aviadores (*notice to airmen*)
59. **OJTI**: instructor en el puesto de trabajo (*on-the-job training instructor)*
60. **OM**: manual de operaciones (*operations manual*)
61. **PIC**: piloto al mando (*pilot-in-command*).
62. **PL**: aeronave de despegue vertical (*powered-lift*)
63. **PPE**: examinador de pilotos privados (*private pilot examiner*)
64. **PPL**: licencia de piloto privado (*private pilot licence*)
65. **PR:** aparejador de paracaídas (parachute rigger)
66. **RP:** piloto a distancia (*remote pilot*)
67. **RPA**: aeronave pilotada a distancia (*remotely piloted aircraft*)
68. **RPAS**: sistema de aeronaves pilotadas a distancia (*remotely piloted aircraft system*)
69. **RPL**: licencia de piloto a distancia (*remote pilot licence*)
70. **RPS**: estación de pilotaje a distancia (*remote pilot station*)
71. **RT**: radiotelefonía (*radiotelephony*)
72. **RVR**: alcance visual en la pista (*runway visual range*)
73. **SOP**: procedimiento operativo estándar (*standard operating procedure*)
74. **SPA**: avión con un solo piloto (single-pilot aeroplane)
75. **SPH**: helicóptero con un solo piloto (single-pilot helicopter)
76. **SSP**: programa de seguridad del Estado (*State safety programme*)
77. **STS**: norma de la prueba de pericia (*skill test standard*)
78. **VFR**: reglas de vuelo visual (*visual flight rules*)
79. **VMC**: condiciones meteorológicas de vuelo visual (*visual meteorological conditions*)

## REQUISITOS GENERALES PARA LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES, ANOTACIONES, CERTIFICADOS Y DESIGNACIONES

### EXPEDICIÓN, RENOVACIÓN Y NUEVA EXPEDICIÓN DE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES, ANOTACIONES, CERTIFICADOS Y DESIGNACIONES

#### LICENCIAS

1. Conforme a esta parte, la Autoridad puede expedir una licencia a un solicitante que cumpla satisfactoriamente los requisitos aquí indicados para la licencia deseada:
2. Licencia de piloto:
	* + 1. PPL: avión, helicóptero, planeador, globo libre, dirigible o categorías de aeronave de despegue vertical
			2. CPL: avión, helicóptero, planeador, globo libre, dirigible o categorías de aeronave de despegue vertical
			3. MPL: avión
			4. ATPL: avión, helicóptero o categorías de aeronave de despegue vertical
			5. A partir del 3 de noviembre de 2022, RPL: categorías de avión, giroavión, planeador, globo libre, dirigible o aeronave de despegue vertical

Nota: Los requisitos para la RPL y las habilitaciones se pueden consultar en el párrafo 2.3.11 de esta parte.

1. Licencia de FE
2. Licencia de FN
3. Licencia de FOO

Nota: En algunos Estados, se utiliza el término “licencia de despachador de vuelo”.

1. Licencia de FI
2. Licencia de GI
3. Licencia de AMT
4. Licencia de ARS
5. Licencia de PR
6. Licencia de ATCO
7. Licencia de ASO
8. Licencia de operador de radioteléfono en vuelo

Nota: Con respecto a la licencia de operador de radioteléfono en vuelo:

* + - * Cuando se haya comprobado que los conocimientos y pericia del solicitante son satisfactorios respecto a los requisitos del certificado restringido de operador radiotelefonista especificados en el Reglamento General de Radiocomunicaciones anexo al Convenio Internacional de Telecomunicaciones, y el solicitante reúna los requisitos pertinentes al operador del equipo radiotelefónico de a bordo de una aeronave, los Estados contratantes podrán hacer una anotación en la licencia que ya posea el solicitante o expedirle otra, según corresponda.
			* En algunos Estados contratantes, las pruebas y la autorización de una licencia de radiotelefonista pueden ser responsabilidad de una dependencia de gobierno distinta a la Autoridad.
			* Se han definido requisitos de pericia y conocimientos sobre los procedimientos y la fraseología para RT como parte integral de todas las licencias de piloto de avión y de helicóptero.

Anexo 1 de la OACI: 1.2; 3.4

14 CFR 61.5; 63.3; 65.1.

#### HABILITACIONES

1. La Autoridad puede expedir las siguientes habilitaciones para colocarlas en una licencia de piloto o de FI cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos aquí enunciados para la habilitación deseada:
2. Habilitaciones de categoría en las siguientes aeronaves:
3. avión
	* + 1. helicóptero
			2. planeador
			3. globo libre
			4. dirigible
			5. aeronave de despegue vertical
			6. RPAS
4. Habilitaciones de categoría en las siguientes aeronaves:
	* + 1. aviones monomotores terrestres
			2. hidroaviones monomotores
			3. aviones multimotores terrestres
			4. hidroaviones multimotores

Nota: Se puede expedir una habilitación de clase para los helicópteros certificados para operaciones con un solo piloto que tengan manejo, performance y otras características comparables.

* + - 1. globo de aire caliente
			2. globo de gas
			3. RPAS
			4. cualquier otra habilitación que la Autoridad considere necesaria

Nota: Una habilitación o anotación de clase para aviones de alto rendimiento requiere conocimientos adicionales si el solicitante no ha cumplido todos los requisitos de conocimientos de la ATPL(A). [Véase 14 CFR 61.31 (f) y el Apéndice 1 de JAR-FCL 1.215(d)].

1. Habilitaciones de tipo en las siguientes aeronaves:
	* + 1. cualquier tipo de aeronave certificada para operar con una tripulación mínima de dos pilotos
			2. cualquier tipo de helicóptero certificado para operar con un solo piloto, salvo cuando la habilitación de clase se haya establecido conforme al párrafo 2.2.1.2(a)(2)(v) de esta subsección
			3. cualquier otra aeronave que la Autoridad considere necesaria

Nota: Una habilitación de tipo para aviones de alto rendimiento requiere conocimientos adicionales si el solicitante no ha cumplido los requisitos de conocimientos de la licencia de la ATPL(A). (Véase 14 CFR 61.31 (f) y el Apéndice 1 de JAR-FCL 1.220(d)).

1. Habilitación de vuelo por instrumentos en las siguientes aeronaves:
	* + 1. vuelo por instrumentos: avión
			2. vuelo por instrumentos: helicóptero
			3. vuelo por instrumentos: aeronave de despegue vertical

Nota: La IR figura en la CPL para dirigible, ATPL para avión y aeronave de despegue vertical.

1. Habilitaciones de FI:
	* + 1. la habilitación que corresponda a la categoría, clase, instrumento o tipo de aeronave según la instrucción que se vaya a impartir.
2. La Autoridad puede expedir las siguientes habilitaciones para colocarlas en una licencia de GI cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos previstos en esta parte para la habilitación deseada:
3. básica
4. avanzada
5. vuelo por instrumentos
6. La Autoridad puede expedir las siguientes habilitaciones para colocarlas en una licencia de FE cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos dispuestos en esta parte para la habilitación deseada:
7. propulsión por motor alternativo
8. propulsión por turbohélice
9. propulsión por turborreactor
10. La Autoridad puede expedir las siguientes habilitaciones para colocarlas en una licencia de ATCO cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos dispuestos en esta parte para la habilitación deseada:
11. habilitación de control de aeródromo
12. habilitación de control de aproximación
13. habilitación de control de aproximación por radar
14. habilitación de control de radar de precisión para la aproximación
15. habilitación de control de área
16. habilitación de control radar de área
17. La Autoridad puede expedir las siguientes habilitaciones para colocarlas en una licencia de AMT cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos dispuestos en esta parte para la habilitación deseada:
18. de célula
19. de grupo propulsor
20. de aviónica
21. La Autoridad puede expedir las habilitaciones que correspondan para colocarlas en una licencia de ARS.
22. La Autoridad puede expedir las siguientes habilitaciones para colocarlas en una licencia de PR cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos dispuestos en esta parte para la habilitación deseada:
23. asiento
24. espalda
25. torso
26. falda

Anexo 1 de la OACI: 2.1.1.1; 2.1.1.2; 2.1.1.2.1; 2.1.1.3; 2.1.1.3.1; 2.1.2.1; 2.1.2.2; 2.1.2.3;
2.1.2.4; 2.1.3.1; 2.1.3.1.1R; 2.1.3.2; 2.1.3.3

14 CFR 61.5; 63.3; 65.31; 65.73; 65.103; 65.121

JAR-FCL 1, 2, 3 y 4.010

#### AUTORIZACIONES

1. La Autoridad puede expedir las siguientes autorizaciones cuando un solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos dispuestos en esta parte para la autorización deseada:
2. autorización de estudiante de piloto
3. IA para instrucción en un FSTD

Nota: Si el Estado lo prefiere, puede expedir una licencia o certificado de estudiante de piloto.

1. La Autoridad puede expedir las siguientes autorizaciones para colocarlas en una licencia de piloto cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos dispuestos en esta parte para la autorización deseada:
2. autorización de piloto categoría II
3. autorización de piloto categoría III
4. La Autoridad puede expedir la siguiente autorización para colocarla en una licencia de AMT cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos dispuestos en esta parte para la autorización deseada:
5. IA

Anexo 1 de la OACI: 2.2.1, 2.1.8.1

14 CFR 61.5(a)(1)(i); 61.13(c); 65:91

#### CERTIFICADOS

1. La Autoridad puede expedir los siguientes certificados médicos cuando el solicitante cumpla satisfactoriamente los requisitos dispuestos en esta parte para el certificado médico deseado:
2. certificado médico, clase 1 para las licencias CPL, ATPL, FI y DPE
3. certificado médico, clase 2 para la autorización de estudiante de piloto, licencias PPL, de FE y de FN
4. certificado médico, clase 3 para la licencia de ATCO y, a partir del 3 de noviembre de 2022, de RPL
5. La Autoridad puede expedir certificados de convalidación a los pilotos y los FE que sean titulares de una licencia de otro Estado contratante.
6. La Autoridad puede expedir certificados de designación a los representantes del DCA, como se determina en el párrafo 2.2.1.6 de esta parte.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.1; 1.2.4.1; 2.2.3; 2.3.1.4; 2.4.1.4; 2.6.1.4; 2.13.1.4; 3.2.1.5; 3.3.1.5; 6.5.1.1

14 CFR 61.5; 61.23; 61.75; 63.42; 65.49; 67.3

JAR-FCL 1, 2, 3 y 4

#### ANOTACIONES

1. Un instructor autorizado puede expedir las siguientes anotaciones a un piloto que cumpla satisfactoriamente la instrucción requerida en esta parte:
2. anotación para aviones complejos
3. anotación para aviones de alto rendimiento
4. anotación para aeronaves de gran altitud
5. anotación de las gafas de visión nocturna

14 CFR 61.31(e), (f), (g), (k)

#### DESIGNACIÓN DE REPRESENTANTES DEL DIRECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL

1. La Autoridad puede expedir las siguientes designaciones a particulares para que actúen en nombre del DCA como se especifica en esta parte:
2. DPE;
3. DFEE;
4. DFNE;
5. DFOOE;
6. DME;
7. DPRE;
8. AME; u
9. otras personas designadas que pueda determinar la Autoridad.

14 CFR 183.1; 183.21; 183.23; 183.25; 183.27

#### VALIDEZ DE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES, CERTIFICADOS Y DESIGNACIONES

1. El período de validez de las licencias, habilitaciones, autorizaciones, designaciones, certificados de convalidación y certificados médicos, así como las condiciones para la renovación y la nueva expedición, se indican en los requisitos correspondientes de esta parte.
2. La Autoridad se encargará de la expedición, renovación y nueva expedición de licencias, habilitaciones, autorizaciones, designaciones y certificados.
3. El examinador puede renovar las habilitaciones y autorizaciones de piloto para las categorías II o III cuando sea por delegación de la Autoridad.
4. El AME puede efectuar la renovación de certificados médicos cuando sea por delegación de la Autoridad.
5. Para solicitar la expedición, renovación y nueva expedición por parte de la Autoridad de licencias, habilitaciones, autorizaciones, designaciones y certificados, se deberá presentar a la Autoridad un formulario debidamente completado, el cual se puede obtener de la Autoridad.
6. PARA RENOVACIÓN.
7. La solicitud se deberá presentar a la Autoridad con un mínimo de 14 días antes de la fecha de vencimiento.
8. La licencia, habilitación, autorización, designación o certificado, incluidos los certificados médicos requeridos, deberán ser válidos.
9. ATRIBUCIONES.
10. El titular de una licencia, habilitación, certificado, autorización o designación no deberá ejercer otras atribuciones que no sean las que le confiere la licencia, el certificado, la autorización o la designación.
11. No se pueden ejercer las atribuciones que confieren la licencia o las habilitaciones conexas a menos que el titular mantenga su competencia y cumpla los requisitos de experiencia reciente establecidos en esta parte.
12. MANTENIMIENTO DE LA COMPETENCIA.
13. El mantenimiento de la competencia se deberá indicar en la licencia o registro personal de los miembros de la tripulación de vuelo (por ejemplo, en el libro de a bordo).
14. Hasta el 2 de noviembre de 2022, el mantenimiento de la competencia de los miembros de la tripulación de vuelo en las operaciones de transporte aéreo comercial se determinará satisfactoriamente mediante una demostración de pericia durante las verificaciones de competencia efectuadas en vuelo de conformidad con la Parte 8 del presente reglamento.
15. A partir del 3 de noviembre de 2022, el mantenimiento de la competencia de los miembros de la tripulación de vuelo y de la tripulación de vuelo pilotado a distancia en las operaciones de transporte aéreo comercial deberá determinarse satisfactoriamente mediante una demostración de pericia durante las verificaciones de competencia efectuadas en vuelo de conformidad con la Parte 8 del presente reglamento.
16. Hasta el 2 de noviembre de 2022, el mantenimiento de la competencia deberá asentarse satisfactoriamente en los registros del explotador, en el libro de a bordo o en la licencia del miembro de la tripulación de vuelo.
17. A partir del 3 de noviembre de 2022, el mantenimiento de la competencia deberá asentarse satisfactoriamente en los registros del explotador, en el libro de a bordo o en la licencia del miembro de la tripulación de vuelo o de la tripulación de vuelo pilotado a distancia.
18. Hasta el 2 de noviembre de 2022, todo miembro de una tripulación de vuelo deberá, en la medida que el Estado de matrícula considere factible, demostrar su competencia continua en los FSTD aprobados por ese Estado.
19. A partir del 3 de noviembre de 2022, todo miembro de una tripulación de vuelo ya sea común o pilotado a distancia deberá, en la medida que el Estado de matrícula considere factible, o mediante la Autoridad del Estado del explotador, respectivamente, demostrar su competencia continua en los FSTD aprobados por dicho Estado.
20. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de las siguientes licencias, autorizaciones y designaciones deberá tener un certificado médico vigente y apropiado, expedido conforme a los requisitos dispuestos en esta parte para que la licencia, autorización o designación sean válidas:
21. Autorización de estudiante de piloto
22. licencia de piloto
23. licencia de FE
24. licencia de FN
25. licencia de FI
26. DPE
27. DFEE
28. DFNE
29. licencia de ATCO

Anexo 1 de la OACI: 1.2.3; 1.2.4.1; 1.2.5.1; 1.2.5.1.1R; 1.2.5.1.2; 2.1.1.3

14 CFR 61.3; 61.19; 61.51; 61.56; 61.57; 61.58; 63.1; 65.1

JAR-FCL 1, 2, 3 y 4.010; 1, 2, 3 y 4.025

### COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

1. Los pilotos, FE, FN, ATCO, ASO y, a partir del 3 de noviembre de 2022 los RP, deberán demostrar la capacidad de hablar y entender las comunicaciones de RT en el idioma de [ESTADO] y en el idioma inglés.
2. Los aviadores en el párrafo 2.2.2(a) de esta subsección deberán demostrar la capacidad de hablar y entender las comunicaciones de RT en el idioma de [ESTADO] y en el idioma inglés a nivel operacional (Nivel 4) como mínimo, con el fin de hablarlo a nivel de experto (Nivel 6) según se especifica en los requisitos de competencia lingüística de la NE 2.2.2.
3. La competencia lingüística de los aviadores definidos en el párrafo 2.2.2(a) de esta subsección deberá ser evaluada formalmente a intervalos de acuerdo con el nivel de competencia demostrado por la persona, de la siguiente manera:
4. los que demuestren competencia lingüística a nivel operacional (Nivel 4) deberán ser evaluados a intervalos que no excedan de 3 años;
5. los que demuestren competencia lingüística a nivel avanzado (Nivel 5) deberán ser evaluados a intervalos que no excedan de 6 años; y
6. los que demuestren competencia lingüística a nivel experto (Nivel 6) deberán estar exentos de más evaluaciones lingüísticas.
7. Los requisitos detallados de la competencia lingüística figuran en la NE 2.2.2.

Nota: El Documento 9835 de la OACI, Manual sobre la aplicación de los requisitos de la OACI en materia de competencia lingüística, es una guía para la implementación de los requisitos de competencia lingüística establecidos por la OACI.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.9.1; 1.2.9.2**R**; 1.2.9.3; 1.2.9.4R; 1.2.9.5; 1.2.9.6R; Apéndice 1; Adjunto A

Anexo 10 de la OACI, Parte II: 5.2.1.2.1

14 CFR 61.1-3; 61.123(b); 61.153(b); 61.183(b); 61.213(a)(2); 63.31(b); 63.51(b); 65.33(c); 65.53(b)(2); 107.61

AC 60-28B de la FAA

JAR-FCL .200; 4.160

### CRÉDITO DE COMPETENCIA MILITAR

#### CRÉDITO PARA PILOTOS MILITARES

1. LICENCIAS DE PILOTO. A excepción de un piloto militar habilitado o de un expiloto militar habilitado a quien se le haya quitado la condición activa de vuelo por falta de competencia o por una acción disciplinaria relacionada con operaciones de aeronaves, todo piloto, o expiloto, militar habilitado que cumpla los requisitos de la NE 2.2.3.1 puede solicitar, con base en su instrucción militar, lo siguiente:
2. una CPL;
3. una habilitación de la categoría y clase de aeronave para la que está cualificado;
4. una IR en la categoría apropiada para la que está cualificado; y
5. una habilitación de tipo, si corresponde.
6. Las pruebas requeridas a un piloto militar que solicita una licencia o habilitación son las siguientes:
7. Si el solicitante pilotó aeronaves en los 12 meses anteriores a presentar la solicitud de una licencia o habilitación, deberá pasar una prueba de conocimientos sobre:
	* + 1. derecho aeronáutico;
			2. meteorología;
			3. procedimientos operacionales; y
			4. RT.
8. Si el solicitante no pilotó aeronaves en los 12 meses anteriores a presentar la solicitud de una licencia o habilitación, deberá pasar una prueba de conocimientos y una prueba de pericia.

Documento 9379 de la OACI, Parte 2: 2.5.1.2; 2.5.2.1; 2.5.2.2; 2.5.2.3; 2.5.2.5

14 CFR 61.73

JAR-FCL 1 y 2.020

#### CRÉDITO PARA APAREJADORES MILITARES DE PARACAÍDAS

1. La Autoridad concederá la licencia a un solicitante de licencia de PR superior si pasa una prueba de conocimientos sobre las reglas de la sección 2.10 de esta parte y presenta pruebas documentales satisfactorias de que:
2. es efectivo o empleado civil de alguna de las fuerzas armadas de [ESTADO], es empleado civil de una fuerza armada regular de un país extranjero o, en los 12 meses anteriores a presentar la solicitud, recibió la baja honorable o licencia absoluta de alguna de las condiciones mencionadas en este párrafo;
3. está prestando o prestó servicio en los 12 meses anteriores a presentar la solicitud, como PR en esa fuerza armada; y
4. tiene la experiencia necesaria conforme al párrafo 2.10.1.4 de esta parte.

14 CFR 65.117

### CONVALIDACIÓN Y CONVERSIÓN DE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES Y CERTIFICADOS EXTRANJEROS

Nota: La convalidación y conversión de licencias de RPAS figuran en el párrafo 2.3.11.3 de esta parte.

#### CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

Nota: En el Documento 9379 de la OACI, Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal, Capítulo 7: 7.3 y el Apéndice O, véase orientación relacionada con la convalidación y la conversión.

1. REQUISITOS GENERALES PARA LA CONVALIDACIÓN.
2. Todo titular de una licencia de piloto válida y vigente expedida por otro Estado contratante conforme al Anexo 1 de la OACI puede solicitar la convalidación de dicha licencia para utilizarla en aeronaves matriculadas en [ESTADO].
3. El solicitante del certificado de convalidación deberá presentar a la Autoridad la licencia extranjera y el registro (por ejemplo, el libro de a bordo) que compruebe la experiencia requerida.
4. El solicitante del certificado de convalidación deberá presentar a la Autoridad prueba de que es titular de un certificado médico vigente expedido conforme a esta parte o un certificado médico vigente expedido por el Estado contratante que expidió la licencia del solicitante.
	* + 1. La Autoridad puede permitir que el solicitante use el certificado médico extranjero junto con el certificado de convalidación siempre que los requisitos de certificación médica sobre los cuales se expidió el certificado médico extranjero cumplan los requisitos dispuestos en esta parte que sean pertinentes a la licencia del solicitante.
5. El solicitante del certificado de convalidación deberá presentar a la Autoridad prueba de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y en inglés, como se especifica en el párrafo 2.2.2 de esta parte o demostrar a la Autoridad que posee conocimientos lingüísticos del idioma según se especifica en el párrafo 2.2.2 de la presente.
	* + 1. Si el piloto no tiene competencia lingüística en inglés, como lo requiere el párrafo 2.2.2 de esta parte, la convalidación se deberá limitar al uso de aeronaves matriculadas en [ESTADO] para su uso en el interior de [ESTADO].
6. Antes de conceder la convalidación, la Autoridad verificará la autenticidad de esta licencia, de las habilitaciones, las autorizaciones y el certificado médico con el Estado que expidió la licencia.
7. La Autoridad convertirá las habilitaciones o autorizaciones que figuren en una licencia extranjera únicamente al momento de tramitar la conversión de dicha licencia.
8. La Autoridad puede expedir un certificado de convalidación que será válido por 1 año siempre que la licencia, las habilitaciones o autorizaciones y el certificado médico extranjeros sigan estando vigentes.
9. CERTIFICADO DE CONVALIDACIÓN CON ATRIBUCIONES DE PPL. Además de los requisitos esbozados en el párrafo 2.2.4.1(a) de esta subsección, el solicitante del certificado de convalidación con atribuciones de PPL deberá tener una licencia extranjera con atribuciones de PPL como mínimo.
10. CERTIFICADO DE CONVALIDACIÓN CON ATRIBUCIONES DE PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL O FE. Además de los requisitos mencionados en el párrafo 2.2.4.1(a) de esta subsección, el solicitante de un certificado de convalidación con atribuciones de licencia de PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL o FE deberá tener una licencia extranjera con esas atribuciones como mínimo y cumplir los siguientes requisitos:
11. El solicitante del certificado de convalidación deberá demostrar, a satisfacción de la Autoridad y respecto de la licencia que desea convalidar, que posee los conocimientos correspondientes a [ESTADO] que se enuncian a continuación:
	* + 1. derecho aeronáutico;
			2. meteorología;
			3. procedimientos operacionales; y
			4. RT.
12. El solicitante del certificado de convalidación deberá pasar una prueba de pericia aplicable a la licencia y las habilitaciones que desea convalidar, correspondiente a las atribuciones de la licencia de la que es titular; y
13. El solicitante deberá cumplir con los requisitos de experiencia que se exponen en la tabla siguiente:

| Licencia | Experiencia | Atribuciones de la convalidación |
| --- | --- | --- |
| ATPL(A)  | >1.500 horas como PIC en aviones certificados para volar con pilotos múltiples\* | Transporte aéreo comercial en MPA como PIC |
| ATPL(PL) | >1.500 horas como PIC en aeronaves de despegue vertical certificadas para volar con pilotos múltiples o >1.500 horas en operaciones con pilotos múltiples en una combinación de aeronaves de despegue vertical, aviones y helicópteros, según sea aceptable para la Autoridad. | Aeronaves de despegue vertical para transporte aéreo comercial con pilotos múltiples como PIC |
| ATPL(H) | >1.000 horas como PIC en MPH | Transporte aéreo comercial en MPH como PIC |
| ATPL(A) o CPL(A)/IR  | >500 horas como PIC o CP en MPA | Transporte aéreo comercial en MPA como CP |
| ATPL(PL) o CPL(PL)/IR  | >500 horas como PIC o CP en aeronaves de despegue vertical con pilotos múltiples | Aeronaves de despegue vertical para transporte aéreo comercial con múltiples pilotos como CP |
| ATPL(H) o CPL(H)/IR  | >500 horas como PIC o CP en MPH | Transporte aéreo comercial en MPH como CP |
| CPL(A)/IR | >1.000 horas como PIC en transporte aéreo comercial desde que obtuvo una IR | Transporte aéreo comercial en SPA como PIC |
| CPL(H)/IR | >1.000 horas como PIC en transporte aéreo comercial desde que obtuvo una IR | Transporte aéreo comercial en SPH como PIC |
| CPL(A) | >700 horas en aviones que no sean planeadores, incluidas 200 horas en la función para la cual se solicita la convalidación, y 50 horas en la función en los últimos 12 meses | Actividades en aviones que no sean de transporte aéreo comercial |
| CPL(H) | >700 horas en helicópteros, que deben incluir 200 horas en la función para la cual se solicita la convalidación, y 50 horas en esa función en los últimos 12 meses | Actividades en helicópteros que no sean de transporte aéreo comercial |
| CPL(PL) | >700 horas en aeronaves de despegue vertical (o combinación de aeronaves de despegue vertical, aviones y helicópteros, según sea aceptable para la Autoridad), que deben incluir 200 horas en la función para la cual se solicita la convalidación, y 50 horas en esa función en los últimos 12 meses | Actividades en aeronaves de despegue vertical que no sean de transporte aéreo comercial |
| CPL(AS) | >250 horas como PIC en transporte aéreo comercial, que deben incluir 50 horas en dirigibles en los últimos 12 meses | Transporte aéreo comercial en dirigibles como PIC según las condiciones de las IFR y las VFR |
| CPL(B) | >50 horas como PIC en transporte aéreo comercial, que deben incluir 35 horas en globos en los últimos 12 meses | PIC en globos de transporte aéreo comercial |
| CPL(G) | >250 horas como PIC en transporte aéreo comercial, que deben incluir 50 horas en planeadores en los últimos 12 meses  | Transporte aéreo comercial en planeadores como PIC |
| MPL(A) |  | Transporte aéreo comercial en aviones para el transporte aéreo con turbinas certificados para operaciones con una tripulación mínima de dos pilotos como CP |
| PL(A)/IR | >100 horas como PIC en tiempo de vuelo por instrumentos | Vuelos IFR privados |
| PL(H)/IR | >100 horas como PIC en tiempo de vuelo por instrumentos | >250 horas como piloto inspector de aviones para el transporte aéreo con turbinas certificados para operaciones con una tripulación mínima de dos pilotos en transporte aéreo comercial en los últimos 12 meses |
| PL(PL)/IR | >100 horas como PIC en tiempo de vuelo por instrumentos | Vuelos IFR privados |
| FE | >1.500 horas como FE en aviones de transporte aéreo comercial | Transporte aéreo comercial en aviones como FE |
| FE | >1.000 horas como FE en aviones que no sean para el transporte aéreo comercial | Aviones que no sean para transporte aéreo comercial como FE |

\*Nota 1: El término “pilotos múltiples” se emplea para indicar experiencia en una aeronave que debe ser operada con un CP. (Por ejemplo: Véase Anexo 1 de la OACI: 2.6.1.3.1.)

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.1; 1.2.2.2; 1.2.2.3R; 1.2.9.1; 1.2.9.3

14 CFR 61.75; 63.42.

JAR-FCL 1, 2 y 4.015

#### CONVERSIÓN DE LAS LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

1. Conversión de una licencia de piloto extranjera para obtener una PPL expedida por [ESTADO].
2. El titular de una licencia de piloto válida y vigente con atribuciones de PPL como mínimo, expedida por otro Estado contratante conforme al Anexo 1 de la OACI, puede solicitar la conversión y expedición de una PPL para usar en aeronaves matriculadas en [ESTADO] siempre que se cumplan los siguientes requisitos:
3. El titular deberá:
	* + 1. presentar a la Autoridad la licencia extranjera prueba de la experiencia requerida mediante el registro (por ejemplo, el libro de a bordo) y un certificado médico vigente;
			2. presentar a la Autoridad prueba de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y en inglés, como se especifica en el párrafo 2.2.2 de esta parte, o demostrar a la Autoridad los conocimientos lingüísticos que posee del idioma según se especifica en el párrafo 2.2.2 de esta parte;
			3. obtener un certificado médico de clase 2 expedido conforme a esta parte;
			4. demostrar, a satisfacción de la Autoridad y respecto de la licencia que desea convertir, que posee los conocimientos correspondientes a [ESTADO] que se enuncian a continuación:
				1. derecho aeronáutico;
				2. meteorología;
				3. procedimientos operacionales; y
				4. RT; y
			5. pasar una prueba de pericia para la PPL.
4. Antes de convertir la licencia, la Autoridad verificará la autenticidad de la licencia, las habilitaciones, las autorizaciones y el certificado médico con el Estado que haya expedido la licencia.
5. Conversión de licencias de PPL/IR, CPL, CPL/IR, MPL, ATPL y FE que hayan sido convalidadas de acuerdo con el párrafo 2.2.4.1 de esta parte.
6. El titular de una licencia extranjera vigente y válida de CPL, CPL/IR, MPL, ATPL o FE expedida por otro Estado contratante conforme al Anexo 1 de la OACI y del certificado médico correspondiente puede solicitar la conversión a la licencia y las habilitaciones correspondientes expedidas por [ESTADO] siempre que se cumplan los siguientes requisitos:
	* + 1. el solicitante sea el titular de un certificado vigente de convalidación expedido según el párrafo 2.2.4.1 de esta parte;
			2. el solicitante haya realizado 200 horas de vuelo en una aeronave matriculada en [ESTADO] operada por un explotador establecido en [ESTADO] en ejercicio de las atribuciones que le confiere el certificado de convalidación;
			3. el solicitante de la conversión deberá presentar a la Autoridad la licencia extranjera y prueba de las 200 horas de vuelo documentadas en el registro (por ejemplo, el libro de a bordo); y
			4. el solicitante deberá tener u obtener un certificado médico expedido de conformidad con esta parte, apropiado para el nivel de licencia que desea convertir.
7. El titular de una licencia extranjera vigente y válida de PPL/IR expedida por otro Estado contratante conforme al Anexo 1 de la OACI y del certificado médico correspondiente puede solicitar la conversión a la licencia y las habilitaciones correspondientes expedidas por [ESTADO] siempre que se cumplan los siguientes requisitos:
	* + 1. el solicitante sea el titular de un certificado vigente de convalidación expedido según el párrafo 2.2.4.1 de esta parte;
			2. el solicitante haya realizado 75 horas de vuelo en [ESTADO] en una aeronave matriculada en [ESTADO] en el ejercicio de las atribuciones que le concede el certificado de convalidación;
			3. el solicitante de la conversión deberá presentar a la Autoridad la licencia extranjera y prueba de las 75 horas de vuelo documentadas en el registro (por ejemplo, el libro de a bordo); y
			4. el solicitante deberá tener u obtener un certificado médico expedido de conformidad con esta parte, apropiado para el nivel de licencia que desea convertir.
8. Las habilitaciones enumeradas en la licencia extranjera de piloto de una persona que hayan sido convalidadas conforme al párrafo 2.2.4.1 de esta parte pueden agregarse a la licencia convertida de esa persona.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.1, 1.2.2.2; 1.2.2.3R; 1.2.9.1

14 CFR 61.75; 63.42.

JAR-FCL 1, 2 y 4.015

#### CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. No obstante lo dispuesto en los párrafos 2.2.4.1 y 2.2.4.2 de esta parte, la Autoridad puede expedir un certificado de convalidación con las habilitaciones aplicables al titular de una licencia extranjera vigente y válida y de un certificado médico vigente, siempre que:
2. la licencia sea expedida por otro Estado contratante;
3. la Autoridad se cerciore de que la licencia se haya expedido con base en esta parte, como mínimo;
4. haya un acuerdo entre la Autoridad y el otro Estado contratante para reconocerlas y, si corresponde, para mantener las licencias y habilitaciones válidas y vigentes; y
5. el solicitante del certificado de convalidación deberá demostrar a satisfacción de [AUTORIDAD] y respecto de la licencia que desea convalidar, que posee los conocimientos correspondientes a [ESTADO] que se enuncian a continuación:
	* + 1. derecho aeronáutico;
			2. meteorología;
			3. procedimientos operacionales; y
			4. RT.
6. El solicitante del certificado de convalidación deberá presentar a la Autoridad:
7. la licencia extranjera y prueba de su vigencia mediante presentación del registro (por ejemplo, el libro de a bordo);
8. el certificado médico correspondiente a la licencia que se desea convalidar, siempre que el certificado médico extranjero cumpla los requisitos dispuestos en esta parte; y
9. prueba de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y en inglés, como se especifica en el párrafo 2.2.2 de esta parte, o demostrar a la Autoridad los conocimientos lingüísticos que posee del idioma según se especifica en el párrafo 2.2.2 de esta parte.
10. Antes de conceder la convalidación, la Autoridad verificará la autenticidad de la licencia, las habilitaciones, las autorizaciones y el certificado médico con el Estado que haya expedido la licencia.
11. La Autoridad puede expedir un certificado de convalidación que será válido por 1 año siempre que la licencia, las habilitaciones, las autorizaciones y el certificado médico extranjeros sigan estando vigentes.
12. Los procedimientos para la convalidación de las licencias de la tripulación de vuelo que dependen del sistema de otorgamiento de licencias de otro Estado contratante figuran en la NE 2.2.4.3.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.1; 1.2.2.2; 1.2.2.3R

14 CFR 61.75; 63.42.

JAR-FCL 1, 2 y 4.015

#### CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. No obstante lo dispuesto en los párrafos 2.2.4.1 y 2.2.4.2 de esta parte, la Autoridad puede expedir una licencia con las habilitaciones aplicables al titular de una licencia extranjera vigente y válida, siempre que:
2. la licencia sea expedida por otro Estado contratante;
3. la Autoridad se cerciore de que la licencia se haya expedido con base en esta parte, como mínimo; y
4. haya un acuerdo entre la Autoridad y el otro Estado contratante sobre el reconocimiento de licencias.

Nota 1: El registro de acuerdos con la respectiva lista de Estados contratantes se puede consultar en la base de datos de disposiciones y acuerdos aeronáuticos de la OACI.

Nota 2: El reglamento común para el otorgamiento de licencias se refiere a un marco reglamentario común de licencias que reviste carácter vinculante y rige de manera directa para los Estados contratantes signatarios del acuerdo, proceso mediante el cual se reconoce el trámite de convalidación automática. El reglamento común para el otorgamiento de licencias que usan esos Estados contiene requisitos idénticos para la expedición de licencias, el mantenimiento de competencias y experiencia reciente. Un organismo regional de seguridad de la aviación puede elaborar este tipo de reglamento común para los Estados contratantes que lo integran y mantenerlo actualizado.

1. El solicitante de la conversión deberá presentar a la Autoridad:
2. la licencia extranjera y prueba de su vigencia mediante presentación del registro (por ejemplo, el libro de a bordo);
3. el certificado médico correspondiente a la licencia si va a convertir el certificado médico, o el certificado médico expedido conforme a esta parte que corresponde a la licencia solicitada; y
4. prueba de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y en inglés, como se especifica en el párrafo 2.2.2 de esta parte o demostrar a la Autoridad los conocimientos lingüísticos que posee del idioma según se especifica en el párrafo 2.2.2 de esta parte.
5. El solicitante deberá demostrar, a satisfacción de [AUTORIDAD] y respecto de la licencia que desea convertir, que posee los conocimientos correspondientes a [ESTADO] que se enuncian a continuación:
6. derecho aeronáutico;
7. meteorología;
8. procedimientos operacionales; y
9. RT.
10. Antes de expedir la licencia, la Autoridad verificará la autenticidad de la licencia, las habilitaciones, las autorizaciones y el certificado médico con el Estado que haya expedido la licencia.
11. Los procedimientos para la conversión de las licencias de la tripulación de vuelo empleando el sistema de otorgamiento de licencias de otro Estado contratante figuran en la NE 2.2.4.4.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.1; 1.2.2.2; 1.2.2.3R

#### CONVALIDACIÓN EN EL CASO DE AERONAVES EN RÉGIMEN DE ARRENDAMIENTO, FLETAMENTO E INTERCAMBIO

1. Los requisitos contenidos en el párrafo 2.2.4.1 de esta parte no regirán en los casos en que un explotador de otro Estado contratante opere una aeronave matriculada en [ESTADO] en régimen de arrendamiento, fletamento o intercambio siempre que durante el período de arrendamiento el Estado del explotador haya aceptado la responsabilidad de la supervisión técnica u operacional conforme al Artículo 83 *bis* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
2. Las licencias de la tripulación de vuelo del otro Estado contratante pueden ser convalidadas por la Autoridad siempre que el ejercicio de las atribuciones de dichas licencias se limite al período de arrendamiento, fletamento o intercambio solo en la aeronave nominada y en las operaciones señaladas en las que no participe un explotador de [ESTADO], directa ni indirectamente por medio de un arrendamiento con tripulación o algún otro arreglo comercial.
3. Antes de conceder la convalidación, la Autoridad verificará la autenticidad de la licencia, las habilitaciones y autorizaciones, incluida cualquier anotación de la competencia lingüística en inglés de nivel 4 como mínimo, y el certificado médico con el Estado que haya expedido la licencia.

Convenio de Chicago, Artículo 83 bis

14 CFR 61.77

JAR-FCL 1, 2 y 4.015

#### CONVALIDACIÓN TEMPORAL DE LICENCIAS DE PILOTO QUE NO SEAN DE [ESTADO] CUYOS TITULARES SEAN PILOTOS DEL FABRICANTE

1. En los casos en que se necesite convalidar una licencia de piloto no expedida por [ESTADO] para realizar tareas específicas de una duración determinada, la Autoridad puede expedir una convalidación temporal de esa licencia a los pilotos cuyas tareas se describen en este párrafo.
2. No obstante lo dispuesto en los requisitos contenidos en los párrafos 2.2.4.1, 2.2.4.2, 2.2.4.3 o 2.2.4.4 de esta parte, la Autoridad puede convalidar temporalmente una licencia expedida por otro Estado contratante de conformidad con las disposiciones del Anexo 1 de la OACI, incluida la habilitación de instructor o la autorización de examinador expedida por dicho Estado, para lo cual el titular de la licencia deberá:
3. poseer la licencia, certificado médico, habilitaciones de tipo y cualificaciones apropiadas, incluidas las cualificaciones de instructor o examinador, válidas en el Estado que haya expedido la licencia para las obligaciones propuestas;
4. demostrar, a satisfacción de la Autoridad y respecto de la licencia que desea convalidar, que posee los conocimientos correspondientes a [ESTADO] que se enuncian a continuación:
	* + 1. derecho aeronáutico;
			2. meteorología;
			3. procedimientos operacionales; y
			4. RT;
5. presentar un comprobante de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y en inglés, según se especifica en el párrafo 2.2.2 de esta parte, o demostrar a la Autoridad sus conocimientos lingüísticos del idioma según se especifica en el párrafo 2.2.2 de la presente;
6. ser empleado de un fabricante de aeronaves o de una ATO ubicada fuera de [ESTADO] que imparta instrucción en nombre del fabricante de aeronaves; y
7. limitarse a impartir instrucción de vuelo y pruebas para la expedición inicial de habilitaciones de tipo, supervisión de los primeros vuelos en línea de los pilotos de un explotador en [ESTADO], vuelos de entrega o traslado de la aeronave, vuelos iniciales en línea, demostraciones de vuelo o vuelos de prueba.
8. Siempre que efectúe o supervise vuelos en línea, el piloto también deberá cumplir los requisitos pertinentes de la Parte 8 del presente reglamento.
9. Antes de conceder la convalidación temporal, [ESTADO] verificará la autenticidad de la licencia, las habilitaciones, las autorizaciones y el certificado médico con el Estado que haya expedido la licencia.
10. La convalidación temporal tendrá una validez de 1 año.

JAR-FCL 1.015(b)(4); Apéndice 3 de 1.015

#### CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES

1. REQUISITOS GENERALES PARA LA CONVALIDACIÓN.
2. El titular de una licencia de AMT válida y vigente expedida por otro Estado contratante de conformidad con el Anexo 1 de la OACI puede solicitar la convalidación de dicha licencia para usarla en aeronaves matriculadas en [ESTADO] siempre que se cumplan los siguientes requisitos:
	* + 1. El solicitante del certificado de convalidación deberá presentar a la Autoridad la licencia extranjera y prueba de la experiencia requerida mediante presentación del registro personal (por ejemplo, el libro de a bordo).
			2. El solicitante del certificado de convalidación deberá demostrar a la Autoridad prueba de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y, de ser obligatorio, en el idioma inglés.
3. Antes de conceder la convalidación, la Autoridad verificará la autenticidad de la licencia, las habilitaciones y las autorizaciones con el Estado que haya expedido la licencia.
4. La Autoridad convertirá las habilitaciones o autorizaciones que figuren en una licencia extranjera únicamente al momento de tramitar la conversión de dicha licencia.
5. La Autoridad puede expedir un certificado de convalidación que tendrá una validez de 1 año siempre que la licencia, las habilitaciones o autorizaciones extranjeras sigan estando vigentes.
6. El solicitante del certificado de convalidación deberá demostrar, a satisfacción de la Autoridad y respecto de la licencia que desea convalidar, que posee los conocimientos de:
7. derecho aeronáutico;
8. los requisitos aplicables a la aeronavegabilidad que rigen la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
9. los AMO y procedimientos.
10. El solicitante del certificado de convalidación deberá pasar una prueba de pericia para la licencia y las habilitaciones pertinentes que desea convalidar respecto de las atribuciones que figuran en la licencia de la que es titular.
11. El solicitante del certificado de convalidación deberá tener un mínimo de 4 años de experiencia como AMT.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.1; 1.2.2.2; 4.2.1.2; 4.2.1.3(a)(1)

#### CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN

1. REQUISITOS GENERALES PARA LA CONVERSIÓN. El titular de una licencia de AMT válida y vigente expedida por otro Estado contratante de conformidad con el Anexo 1 de la OACI puede solicitar la conversión de esa licencia para usarla en aeronaves matriculadas en [ESTADO] siempre que se cumplan los siguientes requisitos:
2. El solicitante del certificado de conversión deberá presentar a la Autoridad la licencia extranjera y prueba de la experiencia requerida mediante presentación del registro personal (por ejemplo, el libro de a bordo).
3. El solicitante de la conversión deberá demostrar a la Autoridad prueba de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y, de ser obligatorio, en el idioma inglés.
4. El solicitante del certificado de conversión deberá demostrar, a satisfacción de la Autoridad y aplicable a la licencia que desea convertir, que posee los conocimientos correspondientes a [ESTADO] que se enuncian a continuación:
	* + 1. derecho aeronáutico;
			2. los requisitos aplicables a la aeronavegabilidad que rigen la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
			3. los AMO y procedimientos.
5. El solicitante de la conversión deberá pasar una prueba de pericia para la licencia y las habilitaciones que desea convertir respecto de las atribuciones que figuran en la licencia de la que es titular.
6. El solicitante del certificado de conversión deberá tener un mínimo de 4 años de experiencia como AMT.
7. Antes de expedir la licencia convertida, [AUTORIDAD] verificará la autenticidad de la licencia, las habilitaciones y las autorizaciones con el Estado que haya expedido la licencia.
8. [AUTORIDAD] convertirá las habilitaciones o autorizaciones que figuren una licencia extranjera únicamente al momento de tramitar la conversión de la licencia.
9. Conversión de licencias de AMT que hayan sido convalidadas de conformidad con el párrafo 2.2.4.7 de esta parte.
10. El titular de una licencia de AMT vigente y válida expedida por otro Estado contratante de conformidad con el Anexo 1 de la OACI que tenga una convalidación conforme al párrafo 2.2.4.7 de esta parte y pueda presentar pruebas de haber efectuado el mantenimiento de aeronaves matriculadas en [ESTADO] durante 12 meses puede convertir su licencia de AMT sin más trámite.

Anexo 1 de la OACI: 4.2.1.2

#### CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE AMT QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. No obstante lo dispuesto en los párrafos 2.2.4.7 y 2.2.4.8 de esta parte, la Autoridad puede expedir un certificado de convalidación con las habilitaciones aplicables al titular de una licencia extranjera de AMT vigente y válida, siempre que:
2. la licencia sea expedida por otro Estado contratante;
3. la Autoridad haya determinado que la licencia fue expedida con base en esta parte, como mínimo;
4. haya un acuerdo entre la Autoridad y el otro Estado contratante acerca del reconocimiento de licencias y, si corresponde, del mantenimiento de la validez y la vigencia de las licencias y habilitaciones;
5. el solicitante del certificado de convalidación deberá demostrar, a satisfacción de la Autoridad y respecto de la licencia que desea convalidar, que posee los conocimientos correspondientes a [ESTADO] que se enuncian a continuación:
	* + 1. derecho aeronáutico;
			2. los requisitos aplicables a la aeronavegabilidad que rigen la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
			3. los AMO y procedimientos;
6. el solicitante del certificado de convalidación deberá presentar a la Autoridad:
	* + 1. la licencia extranjera y prueba de su vigencia mediante presentación del registro personal (por ejemplo, el libro de a bordo); y
7. el solicitante de la convalidación deberá demostrar a la Autoridad prueba de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y, de ser obligatorio, en el idioma inglés.
8. Antes de conceder la convalidación, la Autoridad verificará la autenticidad de la licencia y las habilitaciones con el Estado que haya expedido la licencia.
9. La Autoridad puede expedir un certificado de convalidación que tendrá una validez de 1 año, siempre que la licencia, las habilitaciones y las autorizaciones extranjeras sigan estando vigentes.
10. Los procedimientos para la convalidación de licencias de AMT que dependen del sistema de otorgamiento de licencias de otro Estado contratante figuran en la NE 2.2.4.9.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.1; 1.2.2.2; 1.2.2.3R; 1.2.9.1

14 CFR 61.75; 63.42.

JAR-FCL 1, 2 y 4.015

#### CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE AMT QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. No obstante lo dispuesto en los párrafos 2.2.4.7 y 2.2.4.8 de esta parte, la Autoridad puede expedir una licencia con las habilitaciones aplicables al titular de una licencia extranjera vigente y válida, siempre que:
2. la licencia haya sido expedida por otro Estado contratante;
3. la Autoridad se cerciore de que la licencia se haya expedido con base en esta parte, como mínimo; y
4. haya un acuerdo entre la Autoridad y el otro Estado contratante sobre el reconocimiento de licencias.
5. El solicitante de la conversión deberá presentar a la Autoridad la licencia extranjera y prueba de la vigencia de la licencia mediante presentación del registro de personal (por ejemplo, el libro de a bordo).
6. El solicitante de la conversión deberá demostrar a la Autoridad prueba de competencia lingüística en el idioma de [ESTADO] y, de ser obligatorio, en el idioma inglés.
7. El solicitante de la conversión deberá demostrar, a satisfacción de la Autoridad y respecto de la licencia que desea convertir, que posee los conocimientos correspondientes a [ESTADO] que se enuncian a continuación:
8. derecho aeronáutico;
9. los requisitos aplicables a la aeronavegabilidad que rigen la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad; y
10. los AMO y procedimientos.
11. Antes de expedir la conversión, la Autoridad verificará la autenticidad de la licencia, las habilitaciones, las autorizaciones y el certificado médico con el Estado que haya expedido la licencia.
12. Los procedimientos para la conversión de licencias de AMT que dependen del sistema de otorgamiento de licencias de otro Estado contratante figuran en la NE 2.2.4.10.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.1; 1.2.2.2; 4.2.1.2

#### CONVALIDACIÓN AUTOMÁTICA DE LICENCIAS EXPEDIDAS POR ESTADOS CONTRATANTES QUE TIENEN UN ACUERDO FORMAL CONFORME AL REGLAMENTO COMÚN PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

1. No obstante lo dispuesto en los requisitos contenidos en los párrafos 2.2.4.3 y 2.2.4.9 de esta parte, la Autoridad puede convalidar automáticamente las licencias que expiden otros Estados contratantes, aunque para ello la Autoridad y los otros Estados contratantes deberán:
2. adoptar el reglamento común para el otorgamiento de licencias que cumple con el Anexo 1 de la OACI;
3. celebrar un acuerdo formal que reconozca el proceso de convalidación automática;
4. establecer un sistema de vigilancia para asegurar la aplicación permanente del reglamento común para el otorgamiento de licencias; y
5. registrar el acuerdo con la OACI de conformidad con el artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
6. Cuando expida una licencia, habilitación, o certificado conforme a los requisitos del párrafo 2.2.4.11(a) de esta subsección, la Autoridad:
7. hará una anotación en la licencia, habilitación o certificado para indicar su convalidación mediante el acuerdo registrado con la OACI conforme al párrafo 2.2.4.11(a)(4) de esta subsección;
8. expedirá un adjunto numerado a la licencia, habilitación o certificado con la información que se exige en la NE 2.2.4.11 o, hasta el 31 de diciembre de 2022 para las licencias expedidas antes del 9 de noviembre de 2017, usará otro medio eficaz de documentación de la información que la NE 2.2.4.11 exige que se lleve a bordo de la aeronave o que esté accesible; y
9. entregará una traducción al inglés del adjunto si la licencia está en otro idioma.

Nota 1: El registro de acuerdos con la lista de los respectivos Estados contratantes se puede consultar en la base de datos de arreglos y acuerdos aeronáuticos de la OACI.

Nota 2: El reglamento común para el otorgamiento de licencias se refiere a un marco reglamentario común de licencias que reviste carácter vinculante y rige de manera directa para los Estados contratantes signatarios del acuerdo, proceso mediante el cual se reconoce el trámite de convalidación automática. El reglamento común para el otorgamiento de licencias que usan esos Estados contiene requisitos idénticos para la expedición de licencias, el mantenimiento de competencias y experiencia reciente. Un organismo regional de seguridad de la aviación puede elaborar este tipo de reglamento común para los Estados contratantes que lo integran y mantenerlo actualizado.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.2.3; 1.2.2.3.1 y las Notas 1 y 2; 1.2.2.3.2; 1.2.2.3.2.1 y la Nota; Adjunto B: 1.1; 1.2; 1.3; 1.5

### REQUISITOS DE INSTRUCCIÓN Y PRUEBAS

#### DOCUMENTACIÓN DE INSTRUCCIÓN Y EXPERIENCIA AERONÁUTICA

1. Toda persona deberá documentar y registrar los siguientes datos de manera aceptable para la Autoridad:
2. la instrucción recibida o la experiencia adquirida que se utilizaron para cumplir los requisitos de una licencia, habilitación, anotación o autorización de esta parte; y
3. la experiencia necesaria para mostrar que la experiencia aeronáutica se mantiene vigente conforme a los requisitos dispuestos en esta parte.

#### INSTRUCCIÓN IMPARTIDA EN UNA ATO

1. La instrucción reconocida para licencias del personal de aviación deberá ser impartida por una ATO.
2. La Autoridad puede aprobar un programa de instrucción para una licencia, habilitación, autorización o anotación que permita emplear un medio alternativo para cumplir los requisitos de experiencia prescritos en esta parte cuando la instrucción se imparta en una ATO conforme a planes de estudios especiales aprobados por la Autoridad, de acuerdo con la Parte 3 del presente reglamento.
3. Antes de autorizar un medio alternativo de cumplimiento para permitir que una ATO imparta instrucción que no reúne los requisitos de experiencia normales prescritos, la Autoridad verificará que el programa de instrucción reconocida proporcione un nivel de competencia por lo menos igual al que disponen los requisitos de experiencia mínimos para el personal que no recibe esos planes de estudios especiales aprobados.
4. La Parte 3 del presente reglamento prescribe los requisitos para la certificación y la administración de las ATO que imparten la instrucción reconocida.
5. La instrucción basada en competencias reconocida para el personal de mantenimiento de aeronaves deberá realizarse en una ATO.
6. A partir del 3 de noviembre de 2022, la instrucción basada en competencias reconocida para el personal de la tripulación de un vuelo pilotado a distancia y de mantenimiento de RPAS deberá impartirse en una ATO.
7. La instrucción basada en competencias aprobada para el encargado de operaciones de vuelo o despachador de vuelos se deberá llevar a cabo en una ATO.

*Nota 1: Véase el Documento 9379 de la OACI,* Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal, *para obtener detalles sobre la instrucción. Los procedimientos que sirven para elaborar la instrucción y evaluación basadas en competencias para la tripulación de vuelo de aviones, los controladores de tránsito aéreo, el personal de mantenimiento de aeronaves, la tripulación de vuelo a distancia y los encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelos, incluidos los marcos de competencias de la OACI, figuran en el Documento 9868 de la OACI,* Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG*). El Documento 10098 de la OACI,* Manual de instrucción del personal de mantenimiento de aeronaves*, contiene material de orientación sobre el diseño y la elaboración del programa de instrucción para el personal de mantenimiento de aeronaves.*

Nota 2: El personal que aprueba los programas para la MPL o que evalúa la instrucción impartida y el desempeño de los alumnos debe tener la debida instrucción sobre los principios y procedimientos específicos de la MPL. Este tema se describe con más detalle en el Documento 9841 de la OACI, Manual sobre el reconocimiento de organizaciones de instrucción.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.8.1; 1.2.8.2; 1.2.8.3; 1.2.8.4; 1.2.8.5; 1.2.8.6

Documento 9841 de la OACI

14 CFR 141; 142; 147.

JAR-FCL 1, 2 y 4.055; 147

#### USO DE DISPOSITIVOS DE INSTRUCCIÓN PARA SIMULACIÓN DE VUELO

1. A excepción de lo que especifica el párrafo 2.2.5.3(b) de esta subsección, ningún aviador puede recibir crédito por usar un FSTD con el fin de cumplir un requisito de instrucción, prueba o inspección de esta parte, a menos que el simulador de vuelo o el dispositivo de instrucción de vuelo hayan sido aprobados por la Autoridad para:
2. la instrucción, las pruebas y la inspección para los que se usan;
3. cada maniobra, procedimiento o función particular que realice el miembro de la tripulación; y
4. la representación de la categoría y clase específicas de la aeronave, el tipo de aeronave, la variación particular dentro del tipo de aeronave o el grupo de aeronaves para ciertos dispositivos de instrucción de vuelo.
5. El FSTD deberá tener la misma tecnología para los instrumentos de vuelo básicos (indicador de altitud, velocidad aerodinámica, altímetro y referencia de rumbo) que la de la aeronave que usa el explotador.
6. Los explotadores que tengan pantallas electrónicas o de cristal deberán usar simuladores con esta misma tecnología.
7. Los explotadores que tengan instrumentos estándar deberán usar simuladores con este tipo de instrumentos.
8. Los explotadores no deberán impartir instrucción sobre diferencias o variantes en aeronaves que tienen pantallas electrónicas de cristal con aeronaves equipadas con instrumentos estándar.
9. La Autoridad puede aprobar un dispositivo que no sea un FSTD para fines específicos.
10. El uso de un FSTD con fines de instrucción, pruebas e inspección para los cuales un miembro de la tripulación de vuelo vaya a recibir crédito deberá ser aprobado por la Autoridad, la cual verificará que el FSTD sea apropiado para la tarea.

Nota: Véase el Documento 9625 de la OACI, Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.1.1; 2.1.6; 2.5.3.3; 3.3.1.4.1, 4.1; Apéndice 3: 3,1

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 9.3.1, Nota 2; 9.3.2; 9.4.4, Nota 1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 7.3.1, Nota 2; 7.3.2(a); 7.4.3.1, Nota 1

14 CFR 61.1; 61.4.

JAR-FCL 1.240; 1.245 y Apéndice; 1, 2 y 4.005; 1, 2 y 4.025

#### INSPECCIONES Y PRUEBAS DE CONOCIMIENTOS Y DE PERICIA: HORA, LUGAR, PERSONAS DESIGNADAS Y FORMATO

1. Las inspecciones y pruebas de conocimientos y pericia prescritas en esta parte o de acuerdo con ella deberán ser administradas en las horas, los lugares y por las personas que la Autoridad autorice y designe.
2. La prueba de conocimientos deberá ser por escrito o en computadora, a excepción de la prueba de conocimientos para la licencia de instructor u otra habilitación de instructor dentro de la misma categoría de aeronave, la cual se puede rendir de forma oral.
3. Además de la prueba escrita de conocimientos, durante la prueba de pericia, se pueden hacer preguntas orales a los candidatos, según corresponda.

14 CFR 61.33

JAR-FCL 1, 2 y 4.030

#### INSPECCIONES Y PRUEBAS DE CONOCIMIENTOS Y PERICIA: REQUISITOS PREVIOS, NOTAS APROBATORIAS Y NUEVA PRUEBA DESPUÉS DE UNA REPROBACIÓN

1. El solicitante de una prueba de conocimientos o de pericia deberá haber recibido todas las anotaciones requeridas como se especifica en esta parte para la licencia, habilitación o autorización correspondiente a fin de demostrar que cumplió los requisitos de instrucción o de experiencia para rendir la prueba de conocimientos o de pericia.

Nota: Los requisitos de anotación pueden ser diferentes según la licencia y aparecerán en cada sección de licencias de esta parte según corresponda.

1. El solicitante de una prueba de conocimientos o de pericia deberá recibir autorización por escrito de la Autoridad para rendir o volver a rendir la prueba.
2. El solicitante de la prueba de conocimientos o de pericia deberá mostrar la debida identificación al momento de rendir la prueba, para lo cual deberá presentar un documento de identidad expedido por el gobierno que contenga:
3. la fotografía del solicitante;
4. la firma del solicitante;
5. la fecha de nacimiento, que muestre que el solicitante cumple o cumplirá los requisitos de edad contenidos en la presente para la licencia que desea antes de que caduque el informe de la prueba de conocimientos del aviador; y
6. el domicilio de residencia, si es diferente de la dirección postal del solicitante.
7. La Autoridad especificará las notas mínimas para aprobar.
8. Antes de intentar rendir la prueba de pericia para una licencia o habilitación, el solicitante deberá:
9. haber pasado la prueba obligatoria de conocimientos en los 24 meses calendario anteriores al mes en que el solicitante pase la prueba de pericia; o
10. en el caso del solicitante de una ATPL, haber pasado la prueba de conocimientos de ATP en los 7 años anteriores a haber concluido la prueba de pericia de ATP, siempre que el solicitante trabaje, y haya trabajado de manera ininterrumpida, como miembro de la tripulación de vuelo para el titular de un certificado conforme a la Parte 9 del presente reglamento al momento de rendir la prueba de pericia de ATP.
11. Cuando se requiera que el solicitante suministre una aeronave para una prueba de pericia, esa aeronave deberá:
12. ser aeronavegable y estar certificada;
13. tener la capacidad de performance en todos los aspectos de la operación apropiadas para la habilitación solicitada y no presentar limitaciones de utilización que prohíban su uso en alguna de las áreas de operación requeridas para la prueba de pericia;
14. no presentar limitaciones de utilización que impidan realizar las tareas requeridas para la prueba de pericia;
15. tener matrícula nacional, extranjera o militar de la misma categoría, clase y tipo, si corresponde, que la licencia o la habilitación que solicita el candidato, con la debida carta de autorización para usar la aeronave en la prueba de pericia si el candidato no es el propietario de la aeronave matriculada en el extranjero o de la aeronave militar;
16. tener:
	* + 1. doble mando con pleno funcionamiento;
			2. por lo menos dos puestos de pilotaje con visibilidad suficiente para que cada persona conduzca la aeronave de manera segura; y
			3. visibilidad de la cabina de vuelo y del exterior suficiente para evaluar el desempeño del solicitante cuando se cuenta con un asiento plegable adicional para el examinador.
17. Si el solicitante debe rendir una prueba de pericia por segmentos usando un FSTD y una aeronave, la Autoridad deberá aprobar el FSTD.
18. NUEVA PRUEBA DESPUÉS DE UNA REPROBACIÓN.
19. El solicitante de una prueba de conocimientos o de pericia que haya reprobado puede rendirla de nuevo únicamente tras haber recibido:
	* + 1. la instrucción necesaria impartida por un instructor autorizado que haya determinado que el solicitante tiene la competencia para pasar la prueba; y
			2. una anotación del instructor autorizado que impartió la instrucción adicional al solicitante.
20. El solicitante de una licencia de FI con una habilitación de categoría de avión o de una licencia de FI con habilitación de categoría de planeador que no haya pasado la prueba de pericia por deficiencias en la competencia de la instrucción sobre conciencia de la entrada en pérdida, entrada en barrena, barrena o r salida de barrena, deberá:
	* + 1. cumplir los requisitos dispuestos en el párrafo 2.2.5.5(f)(1) de esta subsección antes de ser examinado de nuevo;
			2. llevar a la nueva prueba una aeronave apropiada para la categoría de habilitación que solicita, y que esté certificada para barrenas; y
			3. demostrar a un examinador la competencia de la instrucción sobre conciencia de la entrada en pérdida, entrada en barrena, barrena y salida de barrena durante la nueva prueba.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.1.3.1; 3.1.1.1; 4.1.2

Documento 9379 de la OACI, Parte II: 5.2.1; 5.2.3; 5.3.1; 5.3.3

14 CFR 61.35; 61.39; 61.45; 61.49

JAR-FCL 1 y 2: 480

#### DEPENDENCIA DE LA INSTRUCCIÓN Y LAS PRUEBAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. La Autoridad puede depender del sistema de instrucción o de las pruebas que administra otro Estado contratante como base para su propio plan de estudios de instrucción aprobada, incluidos los requisitos para la administración de pruebas escritas o de pericia para licencias de aviador siempre que la Autoridad tenga un acuerdo con el otro Estado contratante cuyo sistema de instrucción o de pruebas utiliza.
2. El solicitante deberá pedir y recibir aprobación por escrito de la Autoridad antes de recibir instrucción o de rendir alguna prueba en un sistema administrado por otro Estado contratante.

Anexo 1 de la OACI: 1.2, Nota 1

Documento 9376 de la OACI, Capítulo 4: 4.12.3

### REQUISITOS PARA EL INSTRUCTOR: GENERALIDADES

1. Además de los requisitos específicos contenidos en la presente, el solicitante de una licencia y habilitaciones o autorizaciones de instructor deberá haber recibido y registrado la instrucción impartida por un instructor autorizado sobre los principios básicos de la instrucción y deberá haber pasado una prueba de conocimientos en las siguientes áreas de la instrucción:
2. técnicas de instrucción práctica;
3. evaluación del progreso de los estudiantes en las asignaturas en las cuales se imparte instrucción teórica;
4. el proceso de aprendizaje;
5. elementos de la enseñanza efectiva;
6. notas y exámenes; principios pedagógicos;
7. preparación del programa de instrucción;
8. preparación de las lecciones;
9. métodos de instrucción en el aula;
10. utilización de ayudas pedagógicas, incluidos los FSTD según proceda;
11. análisis y corrección de los errores de los estudiantes;
12. actuación humana relativa a la instrucción de vuelo;
13. peligros que presenta el simular fallas y mal funcionamiento en la aeronave; y
14. principios de la gestión de amenazas y errores.
15. Los siguientes solicitantes no tienen la obligación de cumplir los requisitos dispuestos en el párrafo 2.2.6(a) de esta subsección:
16. el titular de una licencia o autorización de instructor expedida conforme a esta parte que ya haya pasado la prueba de conocimientos en las áreas de instrucción;
17. el titular de un certificado vigente de docencia expedido por una autoridad nacional o local que autorice a la persona a impartir instrucción a nivel secundario o superior de educación; o
18. una persona que proporcione prueba de un nivel equivalente de experiencia aceptable para la Autoridad.

Anexo 1 de la OACI: 2.8.1.1

14 CFR 61.185; 141.35(a)(3)(i); 141.36(a)(3)(i); 142.47(c)

JAR-FCL 4: AMC a 4. 365

### EXAMINADORES DESIGNADOS

1. La Autoridad puede designar a particulares para que actúen como representantes de [DIRECTOR GENERAL DE LA AVIACIÓN CIVIL] a fin de que examinen, inspeccionen y administren las pruebas a las personas y aeronaves con el fin de expedir licencias, habilitaciones y certificados a aviadores y aeronaves.
2. Los requisitos específicos para cada tipo de examinador designado figuran en esta parte, en la sección de licencias correspondiente que se refiere a los requisitos para recibir licencias de las personas que se examinará.
3. La Autoridad expedirá a cada examinador designado un certificado de autoridad designada y una tarjeta de identificación de persona designada que especifique los tipos de designación para los cuales está cualificada la persona y la duración de dicha designación.

14 CFR 183.13

### ESPECIFICACIONES Y FORMATO DE LA LICENCIA

1. La licencia deberá:
2. Estar hecha de un material apropiado, como se especifica en el Anexo 1 de la OACI: 5.1.2.
3. Expedirse en el formato y de la manera prescrita en la NE 2.2.8.
4. Indicar la fecha de vencimiento de la licencia y las habilitaciones.
5. Expedirse en el idioma de [ESTADO] y estar acompañada de una traducción al inglés.

Anexo 1 de la OACI: 5.1; 5.1.1; 5.1.2; 5.1.4

JAR-FCL 1, 2 y 4.075

### SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DE UNA LICENCIA, HABILITACIÓN, AUTORIZACIÓN O CERTIFICADO

Nota 1: Véase el párrafo 1.3 del presente reglamento.

Nota 2: La suspensión o revocación de una licencia, etc., variará de un Estado a otro en función de la estructura jurídica del Estado. Los párrafos de la sección 2.2.9 de esta parte se proporcionan como muestra y son una combinación de 14 CFR 13.19 y la Orden 2150.3C de la FAA.

#### SUSPENSIÓN DE UNA LICENCIA, HABILITACIÓN, AUTORIZACIÓN O CERTIFICADO DE CONVALIDACIÓN

1. Si de acuerdo con [LEY DE AVIACIÓN/ SECCIÓN 611 DE LA LEY DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL], la Autoridad determina que en aras de la seguridad se debe suspender una licencia, habilitación, autorización o certificado, la Autoridad puede actuar de la siguiente manera:
2. Si la Autoridad descubre hechos que indican una falta de competencia o de cualificaciones, puede exigir que el solicitante o el titular de una licencia, habilitación, autorización o certificado de convalidación vuelva a rendir total o parcialmente las pruebas prácticas o de conocimientos obligatorias para la expedición, renovación o nueva expedición de la licencia, habilitación, autorización o certificado de convalidación correspondiente. La Autoridad puede suspender la validez de una licencia, habilitación, autorización o certificado de convalidación a la espera de los resultados de las nuevas pruebas.
3. De conformidad con la sección 1.3 del presente reglamento, la Autoridad dará a la persona cuya licencia, habilitación, autorización o certificado haya sido enmendado, modificado, suspendido o revocado, aviso por escrito de tal enmienda, modificación, suspensión o revocación, así como la oportunidad de ser oída.
4. Asimismo, la Autoridad puede, tras dar aviso por escrito a la persona afectada, suspender la validez de una licencia, habilitación, autorización o certificado de convalidación indicando los motivos de la suspensión, en los casos siguientes:
	* + 1. durante la investigación de un desastre o incidente con una aeronave;
			2. en los casos de conducta indebida, imprudencia o descuido excesivo comprobados;
			3. cuando el titular haya actuado de manera contraria a sus atribuciones; o
			4. mientras esté pendiente la investigación de una supuesta infracción del presente reglamento o de las leyes de la aviación según las cuales se aplican estos reglamentos.
5. Una vez que la suspensión entre en vigor, la persona afectada deberá dejar de ejercer inmediatamente las atribuciones de la licencia, el certificado, la habilitación o la autorización afectados. La persona afectada deberá entregar a la Autoridad, en los 8 días siguientes a haber recibido el aviso de la orden, todas las licencias o certificados de convalidación que tenga en su poder y sean objeto de la suspensión. Si la persona no entrega los documentos objeto de la suspensión, la Autoridad puede revocar todos los certificados que posea la persona.
6. Cuando la suspensión se limita a una o más de las habilitaciones mencionadas en la licencia o el certificado de convalidación, la Autoridad expedirá a la persona afectada una nueva licencia o un nuevo certificado de convalidación en los que se omitan todas las habilitaciones que sean objeto de la suspensión.
7. La Autoridad puede cancelar una suspensión en los siguientes casos:
	* + 1. si la persona sujeta a suspensión rindió y aprobó las pruebas prácticas y de conocimientos requeridas para la licencia, habilitación o autorización en cuestión indicadas en el párrafo 2.2.9.1(a) de esta subsección;
			2. si la persona afectada adquirió la experiencia adicional requerida; o
			3. debido a la revocación de la licencia, habilitación, autorización o certificado de convalidación.
8. Una vez cancelada la suspensión, cuando no sea por revocación, la Autoridad expedirá a la persona afectada una nueva licencia o un nuevo certificado de convalidación.

14 CFR 13.19

#### SUSPENSIÓN DE UN CERTIFICADO MÉDICO

1. En caso de duda sobre la aptitud psicofísica del titular de un certificado médico, la Autoridad puede determinar que la persona afectada deberá someterse a un nuevo examen médico total o parcial, y puede suspender la validez de dicho certificado médico hasta que el nuevo examen arroje resultados favorables.
2. La Autoridad puede también suspender la validez de un certificado médico en caso de rechazo temporal por motivos médicos.
3. La Autoridad dará aviso por escrito de la suspensión al titular del certificado médico e indicará los motivos de esta.
4. La persona titular del certificado médico suspendido deberá entregar ese certificado médico a la Autoridad en los 8 días siguientes a la fecha en que recibió el aviso.
5. La Autoridad puede expedir un nuevo certificado médico de una clase inferior al titular de un certificado médico suspendido de una clase en particular, si la aptitud psicofísica de la persona lo permite.
6. La Autoridad puede cancelar la suspensión si la persona pasa satisfactoriamente el examen médico indicado en el párrafo 2.2.9.2(a) de esta subsección. Si se cancela la suspensión, la persona deberá recibir un nuevo certificado médico, a menos que el certificado médico haya sido revocado.

14 CFR 67.403

#### REVOCACIÓN DE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES O CERTIFICADOS

1. Una licencia, habilitación, autorización o certificado se deberá revocar si el titular ha perdido las pericias necesarias para ejercer las atribuciones mencionadas en el documento o no cumple las normas médicas apropiadas según lo muestran los resultados de un examen o análisis médico.
2. Se puede revocar una licencia, habilitación, autorización o certificado si el titular hizo una declaración falsa para obtener o conservar dicha licencia, habilitación, autorización o certificado, o si proporcionó datos incorrectos en un examen o análisis médico requerido para la expedición, la conservación o la renovación de la licencia, habilitación, autorización o certificado.
3. Una licencia, habilitación, autorización o certificado se deberá revocar en los casos de conducta indebida, imprudencia o descuido excesivo comprobados. El titular de la licencia será notificado por escrito de la revocación, así como de los motivos de esta.
4. Una persona a quien se le haya revocado una licencia o certificado deberá entregar a la Autoridad todas las licencias o certificados que posea y a los cuales se aplica la revocación en los 8 días posteriores a haber recibido el aviso de la Autoridad.
5. La persona a quien se le haya denegado la atribución de manejar los controles de una aeronave por fallo judicial deberá entregar también a la Autoridad todas las licencias y los certificados que posea en los 8 días posteriores a haberse enterado de dicho fallo, o después de que se pueda suponer razonablemente que se enteró.

14 CFR 61.19(f); 67.403

JAR-FCL 1, 2, 3 y 4.010

## LICENCIAS, CATEGORÍAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES, ANOTACIONES DE PILOTO\*, INSTRUCTORES PARA OTORGAR LICENCIAS DE PILOTOS Y EXAMINADORES DESIGNADOS DE PILOTOS

### GENERALIDADES

#### APLICABILIDAD

1. Esta sección contiene los requisitos para la expedición, renovación y nueva expedición, si corresponde, de licencias, habilitaciones y autorizaciones de piloto\*.

#### REGLA GENERAL SOBRE LICENCIAS, HABILITACIONES, AUTORIZACIONES Y DESIGNACIONES

1. Antes de que se le expida una licencia, habilitación, autorización o designación de piloto\*, el solicitante deberá cumplir los requisitos de edad, conocimientos, experiencia, instrucción de vuelo, pericia, aptitud psicofísica y competencia lingüística que se especifican para dicha licencia, habilitación o autorización.
2. Nadie deberá actuar como PIC ni como CP y, a partir del 3 de noviembre de 2022 tampoco como PIC a distancia ni CP a distancia, de una aeronave de ninguna de las categorías a menos que sea titular de una licencia de piloto\* expedida de acuerdo con los requisitos dispuestos en esta parte.
3. Para la renovación o nueva expedición de una licencia, habilitación, autorización o designación, el solicitante deberá cumplir los requisitos especificados para tal licencia, habilitación, autorización o designación.

\*Nota: A partir del 3 de noviembre de 2022, el término “piloto” incluirá al RP.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.1.1; 2.1.1.3

14 CFR 61.3(a)

JAR-FCL 1 y 2.010

#### AUTORIDAD PARA ACTUAR COMO MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

1. Una persona no deberá actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave o, a partir del 3 de noviembre de 2022 como miembro de la tripulación de vuelo pilotado a distancia de un RPAS matriculado en [ESTADO], a menos que posea una licencia válida o un certificado de convalidación que muestre el cumplimiento con los requisitos aquí expresados y que corresponda a las obligaciones que debe desempeñar esa persona.
2. Nadie puede actuar como PIC ni CP de una aeronave a menos que sea titular de la habilitación de categoría, clase y tipo correspondiente a la aeronave que vaya a volar.
3. Durante una prueba de pericia, el solicitante actúa como PIC, pero el piloto de seguridad intervendrá en las situaciones que lo ameriten.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.1; 1.2.1.1; 2.1.4.1

14 CFR 61.3; 61.31; 61.47(b)

JAR-FCL 1 y 2.010

#### RECONOCIMIENTO DEL TIEMPO DE VUELO

1. Un estudiante de piloto o el titular de una licencia de piloto deberá tener derecho a que se le acredite por completo todo el tiempo de vuelo que haya efectuado solo, en instrucción con doble mando y como PIC, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para expedir inicialmente una licencia de piloto o para expedir una licencia de piloto de grado superior.
2. El titular de una licencia de piloto, cuando actúe como CP en el puesto de piloto de una aeronave certificada para ser operada por un solo piloto, pero que [ESTADO] exija que debe ser operada por un CP, deberá tener derecho a que se le acredite un máximo del 50 por ciento del tiempo de vuelo como CP al tiempo total de vuelo necesario para un grado superior de la licencia de piloto. [ESTADO] puede autorizar que se acredite el tiempo de vuelo total al tiempo de vuelo necesario si la aeronave está equipada para ser operada por un CP y es operada en un vuelo con tripulación múltiple.
3. El titular de una licencia de piloto, cuando actúe como CP en el puesto del piloto de una aeronave certificada para ser operada con un CP, deberá tener derecho a que se le acredite todo este tiempo de vuelo a cuenta del tiempo de vuelo total exigido para expedir una licencia de piloto de un grado superior.
4. El titular de una licencia de piloto, cuando actúe de PIC bajo supervisión, deberá tener derecho a que se le acredite todo este tiempo de vuelo a cuenta del tiempo de vuelo total exigido para expedir una licencia de piloto de un grado superior.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.9.1; 2.1.9.2; 2.1.9.3; 2.1.9.4

JAR-FCL 1 y 2.050

#### LIMITACIÓN DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS PILOTOS QUE CUMPLEN 60 AÑOS Y RESTRICCIÓN DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS PILOTOS QUE CUMPLEN 65 AÑOS

1. Nadie que haya cumplido 60 años y sea titular de una licencia de piloto expedida conforme a esta parte deberá actuar como PIC en operaciones con un solo piloto en una aeronave civil matriculada en [ESTADO] que se utiliza en operaciones de transporte aéreo comercial.
2. Nadie que haya cumplido 65 años y sea titular de una licencia de piloto expedida conforme a esta parte deberá actuar como piloto de una aeronave civil matriculada en [ESTADO] que se utiliza en operaciones de transporte aéreo comercial que requieren más de un piloto.

Nota: Se debe prestar atención a los nuevos requisitos del Anexo 1 de la OACI para pilotos que cumplen los 60 años. El período de validez de la evaluación médica deberá reducirse a 6 meses.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.10

14 CFR 61.3(j)

JAR-FCL 1 y 2.060

####  EXPERIENCIA RECIENTE Y REQUISITOS DE COMPETENCIA PARA OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO NO COMERCIAL

Nota: Para las operaciones de transporte aéreo comercial, véase la sección 8.4 del presente reglamento.

1. A fin de mantener experiencia y competencia vigentes, todos los pilotos deberán cumplir los requisitos aplicables de los párrafos 2.3.1.6(b) a (g) de esta subsección.
2. Nadie deberá actuar como PIC de una aeronave a menos que haya realizado un examen de vuelo en los 24 meses anteriores, que comprenda:
3. un examen de las reglas generales de operación y vuelo vigentes de la Parte 8 del presente reglamento;
4. un examen de las maniobras y los procedimientos que, a discreción de la persona que evalúa el examen, sean necesarios para que el piloto demuestre el ejercicio seguro de las atribuciones de la licencia de piloto;
5. una verificación de competencia en la aeronave que corresponde a la licencia, las habilitaciones o autorizaciones que posee el titular a menos que en los últimos 24 meses el piloto haya efectuado satisfactoriamente una de las opciones que se mencionan a continuación:
	* + 1. una prueba práctica o verificación de competencia de piloto, evaluada por un examinador autorizado de la CAA, para un certificado, habilitación o atribución de operación de piloto; o
			2. una prueba práctica evaluada por un examinador autorizado de la CAA para la expedición de un certificado de FI, una habilitación adicional en un certificado de FI, la renovación de un certificado de FI o el restablecimiento de un certificado de FI; y
6. una anotación de un libro de a bordo por parte del instructor autorizado que haya evaluado el examen, en la que se certifique que la persona aprobó satisfactoriamente el examen requerido en los párrafos 2.3.1.6(b)(3)(i) y (ii), así como la verificación de competencia aplicable.
7. TIPO DE AERONAVE CERTIFICADA PARA MÁS DE UN PILOTO.
8. Nadie puede actuar como PIC de un tipo de aeronave certificada para más de un piloto o de una aeronave de turborreacción a menos que desde el principio de los últimos 12 meses calendario haya aprobado una verificación de competencia en una aeronave, o en un FSTD aprobado para ese fin, ante un representante autorizado de la Autoridad.
9. Nadie puede actuar como CP de un tipo de aeronave certificada para más de un piloto a menos que desde el principio de los últimos 12 meses calendario haya registrado tres despegues y aterrizajes como único responsable de los controles en una aeronave del mismo tipo, o en un FSTD aprobado para ese fin, con despegue y aterrizaje completo, y que haya concluido satisfactoriamente la instrucción en tierra correspondiente a ese tipo de aeronave.
10. TIPO DE AERONAVE CERTIFICADA PARA UN SOLO PILOTO Y QUE REQUIERA UNA HABILITACIÓN DE TIPO EN LA LICENCIA DEL PILOTO. Nadie puede actuar como PIC de un tipo de aeronave certificada para un solo piloto a menos que desde el principio de los últimos 12 meses calendario haya aprobado una verificación de competencia ante un representante autorizado de la Autoridad en la categoría, clase y tipo de aeronave que operará, o en un FSTD aprobado para ese fin.
11. EXPERIENCIA RECIENTE EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS. Nadie puede actuar como PIC ni como CP de una aeronave que transporte pasajeros a menos que en los 90 días anteriores el piloto:
12. Haya efectuado tres despegues y aterrizajes como único responsable de los controles en una aeronave de la misma categoría y clase y, si se requiere una habilitación de tipo, del mismo tipo o en un FSTD aprobado para ese fin.
13. Para un avión con rueda de cola, haya efectuado tres despegues y aterrizajes en ese tipo de aeronave, desde el despegue hasta el aterrizaje con detención completa.
14. Para operaciones nocturnas, haya efectuado los tres despegues y aterrizajes que requiere el párrafo 2.3.1.6(e)(1) de esta subsección por la noche, desde el despegue hasta el aterrizaje con detención completa.
15. OPERACIONES IFR. Un piloto no deberá operar una aeronave como PIC según las IFR o en condiciones meteorológicas menos favorables que los mínimos prescritos para un vuelo VFR, a menos que en los 6 meses anteriores dicho piloto:
16. haya efectuado una verificación de competencia en vuelo por instrumentos de las maniobras en la prueba de pericia y la verificación de competencia para la IR enumeradas en las STS de la CAA correspondientes; o
17. haya registrado 6 horas de tiempo de vuelo por instrumentos reales o en simulador, de las cuales al menos 3 horas hayan sido en vuelo en misma categoría de la aeronave y que incluyan:
	* + 1. seis aproximaciones por instrumentos;
			2. procedimientos y tareas de espera; e
			3. interceptación y seguimiento de rutas mediante el uso de sistemas electrónicos de navegación.
18. OPERACIONES CON GAFAS DE VISIÓN NOCTURNA. Nadie puede actuar como PIC en una operación con gafas de visión nocturna, a menos que el piloto:
19. Haya efectuado y registrado las tareas que se mencionan a continuación como el único responsable de los controles de vuelo durante una operación con gafas de visión nocturna en los 60 días anteriores con pasajeros a bordo o en los últimos 120 días como PIC sin pasajeros a bordo:
	* + 1. tres despegues y aterrizajes, con una fase de vuelo con ascenso, crucero, descenso y aproximación en cada despegue y aterrizaje, si el piloto prevé usar gafas de visión nocturna durante las fases de despegue y aterrizaje del vuelo;
			2. tres tareas de vuelo estacionario, si el piloto prevé usar gafas de visión nocturna en la operación de helicópteros o de aeronaves de despegue vertical durante la fase de vuelo estacionario;
			3. tres tareas de salida del área y llegada al área;
			4. tres tareas de transición de vuelo nocturno asistido a vuelo nocturno no asistido, y de nuevo a vuelo nocturno asistido;
			5. tres operaciones con gafas de visión nocturna o, en la operación de helicópteros o aeronaves de despegue vertical, seis operaciones con dichas gafas; o
			6. haya efectuado satisfactoriamente una verificación de competencia ante un representante autorizado de la Autoridad.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.5.1

Anexo 6 de la OACI, Parte I: 9.4.1.1

Anexo 6 de la OACI, Parte III, Sección II: 7.4.1

14 CFR 61.55(b)(2); 61.57(b) y (c); 121.439

JAR-FCL 1 y 2.026

#### REGISTRO DE TIEMPO DE VUELO

1. Cada persona deberá documentar y registrar el tiempo siguiente de manera aceptable para la Autoridad, tal como se prescribe en la NE 2.3.1.7:
2. la instrucción y experiencia empleadas para cumplir los requisitos de una licencia, habilitación o autorización expedida de acuerdo con esta parte; y
3. la experiencia requerida para demostrar experiencia de vuelo reciente conforme a los requisitos aquí expuestos.

14 CFR 61.51; 63.37; 63.55

JAR-FCL 1, 2 y 4.080

### HABILITACIONES DE CATEGORÍA, CLASE Y TIPO, AUTORIZACIONES DE LAS CATEGORÍAS II Y III, Y ANOTACIONES

#### GENERALIDADES

1. Al titular de una licencia de piloto no se le deberá permitir actuar como PIC ni como CP de una aeronave a menos que haya recibido las habilitaciones, autorizaciones o anotaciones correspondientes que se enuncian a continuación:
2. la habilitación de categoría correspondiente a la aeronave especificada en esta parte;
3. la habilitación de clase correspondiente cuando se requiera de acuerdo con esta parte;
4. una habilitación de tipo cuando se requiera de acuerdo con esta parte;
5. una autorización cuando se requiera de acuerdo con esta parte; o
6. una anotación cuando se requiera de acuerdo con esta parte.
7. El solicitante deberá cumplir los requisitos aquí señalados para la habilitación, autorización o anotación de la aeronave que desea.
8. Cuando un solicitante demuestre que posee la pericia y los conocimientos para que se le expida o vuelva a expedir una licencia de piloto, en dicha licencia figurarán la categoría y las habilitaciones correspondientes a la clase o el tipo de aeronave que haya utilizado en la demostración.
9. De conformidad con el párrafo 2.3.2.1(a) de esta subsección, para los fines de instrucción, prueba o vuelos no comerciales sin pasajeros y con una finalidad específica, la Autoridad puede conceder una autorización especial por escrito al titular de la licencia en lugar de expedir la habilitación de clase o de tipo. Esta autorización deberá tener una validez limitada al tiempo necesario para efectuar el vuelo específico.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.3.1; 2.1.3.1.1R; 2.1.3.2; 2.1.3.3; 2.1.4.1; 2.1.4.2; 2.1.5.1

14 CFR 61.3

JAR-FCL1, 2.225 y 230

#### HABILITACIONES DE CATEGORÍA

1. La categoría de aeronave se deberá anotarse en la licencia como habilitación.
2. HABILITACIÓN INICIAL DE CATEGORÍA.
3. Tras cumplir satisfactoriamente todos los requisitos para la expedición de la licencia contenidos en esta parte, el solicitante de una licencia de piloto deberá recibir la licencia correspondiente a la categoría de aeronave y, si corresponde, la habilitación de clase o de tipo aprobada en dicha licencia.
4. HABILITACIONES ADICIONALES DE CATEGORÍA.
5. Toda habilitación adicional de categoría aprobada en una licencia de piloto deberá indicar el nivel de atribuciones al cual se concede la habilitación de categoría.
6. El titular de una licencia de piloto que desee una habilitación adicional de categoría deberá:
	* + 1. cumplir los requisitos dispuestos en esta parte correspondientes a las atribuciones para las cuales solicita la habilitación de categoría;
			2. tener, en el libro de a bordo o registro de instrucción, la anotación de un instructor autorizado que indique que el solicitante fue calificado como competente en los conocimientos aeronáuticos y las áreas de instrucción de vuelo requeridos;
			3. pasar la prueba de conocimientos requerida; y
			4. pasar la prueba de pericia requerida para la categoría de la aeronave y, si corresponde, la habilitación de clase que solicita.
7. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una habilitación de clase consisten en actuar como piloto en la clase de aeronave especificada en la habilitación.
8. La validez, renovación o nueva expedición de la habilitación de categoría coincidirá con los requisitos para la validez, renovación o nueva expedición de la licencia, y, si corresponde, de la habilitación de clase o de tipo contenida en esta parte.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.1.2; 2.1.2.1; 2.1.2.3; 2.1.2.4; 5.1.1.2(XII)

14 CFR 61.5

#### HABILITACIONES DE CLASE

1. La clase de aeronave, si corresponde, se deberá anotar en la licencia como habilitación.
2. HABILITACIÓN INICIAL DE CLASE.
3. Tras cumplir satisfactoriamente todos los requisitos para la expedición de la licencia contenidos en esta parte, el solicitante de una licencia de piloto deberá recibir la licencia correspondiente con la habilitación de categoría, clase y, si corresponde, de tipo de aeronave aprobada en la licencia.
4. HABILITACIONES ADICIONALES DE CLASE.
5. Toda habilitación adicional de clase aprobada en una licencia de piloto deberá indicar el nivel de atribuciones de la licencia al cual se concede la habilitación de clase.
6. El titular de una licencia de piloto que desee una habilitación adicional de clase deberá:
	* + 1. cumplir los requisitos dispuestos en esta parte correspondientes a las atribuciones para las cuales se solicita la habilitación de clase;
			2. tener, en el libro de a bordo o registro de instrucción, la anotación de un instructor autorizado que indique que el solicitante fue calificado como competente en los conocimientos aeronáuticos y las áreas de instrucción de vuelo requeridos;
			3. pasar la prueba de conocimientos requerida, a menos que posea una habilitación de clase en la misma categoría de aeronave y al mismo nivel de licencia de piloto, ya sea privado o comercial; y
			4. pasar la prueba de pericia requerida para la habilitación de clase de aeronave que solicita.
7. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una habilitación de clase consisten en actuar como piloto en la clase de aeronave especificada en la habilitación.
8. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, el período de validez de:
9. la habilitación de clase multimotor es de 1 año calendario; y
10. la habilitación de clase de una aeronave monomotor, habilitación de globo de gas o habilitación de globo de aire caliente es de 2 años calendario.
11. PLAZO PARA LA RENOVACIÓN.
12. Para renovar la habilitación de clase de una aeronave monomotor, globo de gas o globo de aire caliente, el piloto deberá:
	* + 1. en los 24 meses calendario anteriores, efectuar una verificación de competencia en las áreas de operación enumeradas en la prueba de pericia aplicable al nivel de la licencia y habilitación de categoría y clase; y
			2. haber realizado 12 horas de vuelo en los 12 meses anteriores a la fecha de vencimiento.
13. Para renovar la habilitación de clase de una aeronave multimotor, el piloto deberá:
	* + 1. en los 12 meses calendario anteriores, efectuar una verificación de competencia en los temas enumerados en la prueba de pericia aplicable al nivel de licencia y habilitación de categoría y clase; y
			2. haber realizado 10 sectores de ruta en los 3 meses anteriores a la fecha de vencimiento.
14. Cuando corresponda, la verificación de competencia deberá incluir procedimientos por instrumentos, entre otros, procedimientos de aproximación y aterrizaje por instrumentos en condiciones normales, anormales y de emergencia, así como la falla simulada de motor.
15. Si un piloto se somete a la verificación de competencia requerida en esta sección en el mes calendario anterior o posterior al mes de vencimiento de esta, para fines de cálculo de la fecha de la próxima verificación de competencia, se considera que el piloto hizo la verificación en el mes de vencimiento.
16. NUEVA EXPEDICIÓN.
17. Si la habilitación de clase venció, el solicitante deberá:
	* + 1. haber asistido a algún curso de actualización dictado por un instructor autorizado, con una anotación que indique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida; y
			2. pasar la prueba de pericia requerida para la categoría o clase de aeronave aplicable.
18. Cuando corresponda, la prueba de pericia deberá incluir procedimientos por instrumentos, entre otros, procedimientos de aproximación y aterrizaje por instrumentos en condiciones normales, anormales y de emergencia, así como la falla simulada de motor.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.3.1; 2.1.3.1.1R; 2.1.5.1; 5.1.1.2(XII)

14 CFR 61.5; 61.7; 61.56; 61.63

JAR-FCL 1: subparte F

#### HABILITACIONES DE TIPO

1. La habilitación de tipo se deberá anotar en la licencia como habilitación, e incluir cualquier limitación.
2. El titular de una licencia de piloto que desee una habilitación adicional de tipo de aeronave deberá:
3. haber recibido instrucción impartida por un instructor autorizado en el tipo de aeronave aplicable o en un FSTD, que incluya lo siguiente:
	* + 1. procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas las fases del vuelo;
			2. procedimientos y maniobras anormales y de emergencia en caso de fallas y mal funcionamiento del equipo, como los motores, los sistemas y la célula del avión;
			3. cuando corresponda, procedimientos por instrumentos, como aproximación por instrumentos, procedimientos de aproximación frustrada y aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia, como la falla simulada motor;
			4. procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros, que incluirán la asignación de tareas de los pilotos, la cooperación de la tripulación y la utilización de listas de verificación; y
			5. para recibir una habilitación de tipo de categoría de avión, capacitarse en la prevención y recuperación de la pérdida de control.
4. ser titular u obtener al mismo tiempo una IR apropiada para la habilitación de categoría, clase o tipo de aeronave solicitada;
5. tener, en el libro de a bordo o registro de instrucción, la anotación de un instructor autorizado que indique que el solicitante fue calificado como competente en los conocimientos aeronáuticos y las áreas de instrucción de vuelo requeridos;
6. demostrar la pericia y los conocimientos requeridos para la operación segura del tipo aplicable de aeronave correspondiente a las obligaciones de un PIC o un CP; y
7. demostrar, a nivel de ATPL, una amplitud de conocimientos según se especifica en el párrafo 2.3.7.1(c) de esta parte.
8. Pasar la prueba de pericia requerida a nivel de ATPL, aplicando conceptos de la CRM correspondientes a la habilitación de categoría, clase o tipo de aeronave solicitada.
	* + 1. Los solicitantes de una licencia privada o comercial en una aeronave que requiere una habilitación de tipo deberán rendir también las partes aplicables de la prueba de pericia para la PPL o la CPL junto con la prueba de pericia para la ATPL.
9. Hacer la prueba de pericia según las IFR a menos que la aeronave usada para dicha prueba no se pueda utilizar para realizar las maniobras y seguir los procedimientos por instrumentos necesarios para la prueba de pericia, en cuyo caso el solicitante puede:
	* + 1. obtener una habilitación de tipo limitada a “solo VFR”; y
			2. eliminar la limitación “solo VFR” de cada tipo de aeronave para la cual el solicitante demuestre que cumple con la prueba de pericia de ATPL en condiciones de vuelo por instrumentos.
10. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una habilitación de tipo consisten en actuar como piloto del tipo de aeronave especificado en la habilitación. Cuando se expida una habilitación de tipo que limite las atribuciones para actuar como CP o como piloto únicamente durante la fase de crucero del vuelo, esa limitación se deberá indicar en la habilitación.
11. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos dispuestos en esta parte, la habilitación de tipo tiene una validez de 1 año calendario.
12. RENOVACIÓN.
13. Para renovar una habilitación de tipo, el piloto deberá:
	* + 1. en los 12 meses calendario anteriores, efectuar una verificación de competencia en las áreas de operación enumeradas en la prueba de pericia para la categoría, el tipo y, si corresponde, la clase de aeronave correspondientes; y
			2. haber realizado 10 sectores de ruta en los 3 meses anteriores a la fecha de vencimiento.
14. Si un piloto se somete a la verificación de competencia requerida en esta sección en el mes calendario anterior o posterior al mes de vencimiento de esta, para fines de cálculo de la fecha de la próxima verificación de competencia, se considera que el piloto hizo la verificación en el mes de vencimiento.
15. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la habilitación de tipo venció, el solicitante deberá:
16. haber asistido a algún curso de actualización dictado por un instructor autorizado, con una anotación que indique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida; y
17. pasar la prueba de pericia requerida para la categoría, el tipo y, si corresponde, la clase de aeronave correspondientes.

Nota 1: Los procedimientos para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control en un vuelo real figuran en el Documento 9868 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG).

Nota 2: La orientación para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control figura en el Documento 10011 de la OACI, Manual de instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave.

Nota 3: El Documento 9625 de la OACI, Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, contiene orientación sobre la aprobación de los FSTD para capacitarse en la prevención y recuperación de la pérdida de control.

Nota 4: La instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control de aviones se puede integrar en el programa de habilitación de tipo o se puede impartir inmediatamente después, como un módulo adicional.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.1.3; 2.1.4.1.1; 2.1.5.2; 2.1.5.3

14 CFR 61.31; 61.56; 61.63(d)

JAR-FCL 1 y 2: subparte F

#### AUTORIZACIÓN DE LAS CATEGORÍAS II Y III

1. La Autoridad expedirá una autorización de piloto de categoría II o III por carta para acompañar la licencia de piloto cuando este cumpla los requisitos contenidos en esta subsección y en la NE 2.3.2.5.
2. GENERALIDADES.
3. Una persona que no vuele para un titular de un AOC según la Parte 9 del presente reglamento no puede actuar como piloto de una aeronave en operaciones de categoría II ni III a menos que posea una autorización de piloto de categoría II o III para esa categoría, clase o tipo de aeronave.
4. El solicitante de una autorización de piloto de categoría II o III deberá:
	* + 1. ser titular de una licencia de piloto con una IR o de una ATPL; y
			2. ser titular de una categoría y habilitación de clase o de tipo para la aeronave para la cual solicita la autorización.
5. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una autorización de piloto de categoría II o III deberá haber recibido instrucción sobre conocimientos teóricos en los temas que se enumeran en la NE 2.3.2.5.
6. EXPERIENCIA. El solicitante de una autorización de piloto de categoría II o III deberá haber realizado como mínimo:
7. 50 horas de tiempo de vuelo nocturno como PIC;
8. 75 horas de tiempo de instrumentos en condiciones reales o simuladas por instrumentos; y
9. 250 horas de tiempo de vuelo de travesía como PIC.
10. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una autorización de piloto de categoría II o III deberá haber concluido la instrucción de vuelo en las áreas de operación enumeradas en la NE 2.3.2.5.
11. PERICIA. El solicitante de una autorización de piloto de categoría II o III deberá pasar una prueba de pericia, incluidas las áreas de operación enumeradas en la NE 2.3.2.5.
12. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, toda autorización de categoría II o III tendrá una validez de 6 meses.
13. RENOVACIÓN. Para renovar una autorización de piloto de categoría II o III, el piloto deberá haber efectuado una verificación de competencia, que abarca las áreas de operación enumeradas en la NE 2.3.2.5.
14. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la autorización de categoría II o III venció, el solicitante deberá:
15. haber asistido a algún curso de actualización dictado por un instructor autorizado, con una anotación que indique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida; y
16. pasar la prueba de pericia requerida en los temas enumerados en la NE 2.3.2.5.

14 CFR 61.21; 61.67, 61.68

JAR-FCL 1 y 2: subparte F

#### ANOTACIÓN PARA AVIONES COMPLEJOS

1. Nadie deberá actuar como PIC de un avión complejo, como un hidroavión, a menos que la persona haya:
2. recibido y registrado instrucción en tierra y en vuelo impartida por un instructor autorizado en un avión complejo o un FSTD que sea representativo de un avión complejo y haya sido calificado como competente en el funcionamiento y los sistemas del avión; y
3. recibido una anotación por única vez en el libro de a bordo del piloto de un instructor autorizado que certifique que la persona tiene la competencia necesaria para pilotar un avión complejo.

14 CFR 61.31(e)

#### ANOTACIÓN PARA AVIONES DE ALTO RENDIMIENTO

1. Nadie deberá actuar como PIC de un avión de alto rendimiento a menos que la persona haya:
2. recibido y registrado instrucción en tierra y en vuelo impartida por un instructor autorizado en un avión de alto rendimiento o un FSTD que sea representativo de un avión de alto rendimiento y haya sido calificado como competente en el manejo y los sistemas del avión; y
3. recibido una anotación por única vez en el libro de a bordo del piloto de un instructor autorizado que certifique que la persona tiene la competencia necesaria para pilotar un avión de alto rendimiento.

14 CFR 61.31(f)

#### ANOTACIÓN PARA AERONAVES DE GRAN ALTITUD

1. Nadie deberá actuar como PIC de una aeronave presurizada con capacidad para operar a gran altitud (una aeronave que tenga un techo de servicio o una altitud máxima de operación, el valor que sea inferior, de más de 25.000 pies sobre el MSL), a menos que la persona haya:
2. Recibido y registrado instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado y recibido una anotación en el libro de a bordo del instructor en la que certifica que la persona concluyó satisfactoriamente, como mínimo, la instrucción en tierra en los temas siguientes:
	* + 1. aerodinámica y meteorología de gran altitud;
			2. respiración;
			3. efectos, síntomas y causas de hipoxia y de cualquier otro mal de altura;
			4. duración sin perder el conocimiento y sin oxígeno complementario;
			5. efectos del uso prolongado de oxígeno complementario;
			6. causas y efectos de la expansión del gas y de la formación de burbujas de gas;
			7. fenómenos físicos e incidentes de descompresión; y
			8. demás aspectos fisiológicos del vuelo a gran altitud.
3. Recibido y registrado la instrucción de vuelo impartida por un instructor autorizado y recibido una anotación en el libro de a bordo por la cual el instructor certifica que la persona concluyó satisfactoriamente la instrucción en vuelo en una aeronave presurizada o en un FSTD representativo de una aeronave presurizada en las siguientes materias como mínimo:
	* + 1. operaciones normales de vuelo de crucero por encima de 25.000 pies sobre el MSL;
			2. procedimientos apropiados de emergencia en situaciones simuladas de descompresión rápida sin despresurizar realmente la aeronave; y
			3. procedimientos de descenso de emergencia.

14 CFR 61.31(g)

#### ANOTACIÓN PARA GAFAS DE VISIÓN NOCTURNA

1. Nadie deberá actuar como piloto de una aeronave ni usar gafas de visión nocturna a menos que la persona haya recibido instrucción de un instructor autorizado y una anotación del instructor en el libro de a bordo en la que certifica que la persona concluyó satisfactoriamente, como mínimo, instrucción en tierra en los temas que se indican a continuación:
2. requisitos aplicables de esta parte y de la Parte 8 del presente reglamento que se refieren a las limitaciones de las gafas de visión nocturna y las operaciones de vuelo;
3. factores aeromédicos relacionados con el uso de gafas de visión nocturna, entre otros, cómo proteger la visión nocturna, cómo se adaptan los ojos a la noche, estrés autoimpuesto que afecta la visión nocturna, efectos de la iluminación en la visión nocturna, indicios empleados para calcular la percepción de distancia y profundidad por la noche, e ilusiones visuales;
4. operaciones normales, anormales y de emergencia con gafas de visión nocturna;
5. funcionamiento de las gafas de visión nocturna e interpretación del lugar; y
6. planificación de vuelo para operación con gafas de visión nocturna, interpretación nocturna del terreno y factores que afectan la interpretación del terreno.
7. Nadie deberá actuar como piloto de una aeronave ni usar gafas de visión nocturna a menos que la persona haya recibido instrucción impartida por un instructor autorizado y una anotación del instructor en el libro de a bordo en la que certifica que la persona concluyó satisfactoriamente, como mínimo, instrucción en vuelo de los temas que se indican a continuación:
8. preparación previa al vuelo y uso de los sistemas de luces internas y externas de la aeronave para las operaciones con gafas de visión nocturna;
9. preparación previa al vuelo de las gafas de visión nocturna para las operaciones con dichas gafas;
10. técnicas de pilotaje adecuadas cuando se usan gafas de visión nocturna en las fases de despegue, ascenso, vuelo en ruta, descenso y aterrizaje del vuelo; y
11. operaciones normales, anormales y de emergencia con gafas de visión nocturna.
12. Los requisitos de los párrafos 2.3.2.9(a) y (b) de esta subsección no se aplican si la persona puede documentar que ha realizado satisfactoriamente cualquiera de las siguientes verificaciones de competencia del piloto en que haya usado gafas de visión nocturna en una aeronave:
13. la verificación de la competencia de un piloto en operaciones con gafas de visión nocturna realizada por las fuerzas armadas;
14. la verificación de la competencia de un piloto en operaciones con gafas de visión nocturna de conformidad con esta parte o la Parte 8 del presente reglamento realizada por un examinador o piloto inspector; o
15. la verificación de la competencia de un piloto en operaciones con gafas de visión nocturna realizada por el fabricante de las gafas o por un instructor autorizado, cuando el piloto:
	* + 1. sea empleado del gobierno o de un organismo del orden público; y
			2. haya registrado por lo menos 20 horas como PIC en operaciones con gafas de visión nocturna.

14 CFR 61.31(k)

### ESTUDIANTES DE PILOTO

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de la autorización de estudiante de piloto deberá tener como mínimo 16 años de edad.

Nota: El límite de edad se escogió arbitrariamente.

1. CONOCIMIENTOS. El solicitante de la autorización de estudiante de piloto deberá recibir y registrar la instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado en los temas siguientes
2. secciones aplicables de esta parte para la categoría de aeronave que vaya a volar y de la Parte 8 del presente reglamento;
3. normas y procedimientos del espacio aéreo para el aeródromo en el cual el estudiante efectuará el vuelo solo; y
4. características de vuelo y limitaciones operacionales de la marca y el modelo de la aeronave que vaya a volar.
5. INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO. Antes de realizar un vuelo solo, el estudiante de piloto deberá haber:
6. recibido y registrado instrucción de vuelo en las maniobras y los procedimientos aplicables a la categoría de aeronave, incluida la instrucción de vuelo en dichas maniobras y procedimientos nocturnos, si el vuelo solo se hará de noche; y
7. demostrado competencia y seguridad satisfactorias, a criterio de un instructor autorizado, en las maniobras y los procedimientos correspondientes a la categoría y clase apropiadas, si procede, de la aeronave.
8. REQUISITOS PARA EL VUELO SOLO. Un estudiante de piloto no deberá volar solo:
9. a menos que posea un certificado médico de clase 2 como mínimo; y
10. a menos que esté supervisado por un FI con licencia, o que cuente con autorización de este, y
11. en un vuelo internacional, a menos que exista un acuerdo especial o general entre [ESTADO] y el Estado del vuelo previsto.

#### MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE AVIÓN

1. El solicitante de una autorización de estudiante de piloto en la categoría de avión deberá recibir instrucción en las maniobras y los procedimientos contenidos en la NE 2.3.3.2.

#### MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO

1. El solicitante de una autorización de estudiante de piloto en la categoría de helicóptero deberá recibir instrucción en las maniobras y los procedimientos contenidos en la NE 2.3.3.3.

#### MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL

1. El solicitante de una autorización de estudiante de piloto en la categoría de aeronave de despegue vertical deberá recibir instrucción en las maniobras y los procedimientos contenidos en la NE 2.3.3.4.

#### MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE DIRIGIBLE

1. El solicitante de una autorización de estudiante de piloto en la categoría de dirigible deberá recibir instrucción en las maniobras y los procedimientos contenidos en la NE 2.3.3.5.

#### MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE GLOBO

1. El solicitante de una autorización de estudiante de piloto en la categoría de globo deberá recibir instrucción en las maniobras y los procedimientos contenidos en la NE 2.3.3.6.

#### MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE PLANEADOR

1. El solicitante de una autorización de estudiante de piloto en la categoría de planeador deberá recibir instrucción en las maniobras y los procedimientos contenidos en la NE 2.3.3.7.

Anexo 1 de la OACI: 2.2.1; 2.2.2; 2.2.2.1; 2.2.3

14 CFR 61.81 a 61.95

JAR-FCL 1 y 2: subparte B

### LICENCIA DE PILOTO PRIVADO

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD.
2. El solicitante de una PPL en todas las categorías que no sean de globo ni planeador deberá tener como mínimo 17 años de edad.
3. El solicitante de una PPL en la categoría de globo o planeador deberá tener como mínimo 16 años de edad.
4. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una PPL deberá tener un certificado médico vigente de clase 2, expedido de conformidad con esta parte.
5. ÁREAS DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una PPL deberá recibir y registrar la instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado en los temas que se indican a continuación que corresponden a las atribuciones concedidas al titular de una PPL correspondientes a la categoría de aeronave que figurará en la licencia:
6. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos correspondientes al titular de una PPL; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los ATS.
7. CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES.
	* + 1. Los principios relativos al manejo y el funcionamiento de motores, sistemas e instrumentos;
			2. las limitaciones de utilización de los aviones y de las categorías pertinentes de aeronaves y grupos propulsores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;
			3. para helicópteros y aeronaves de despegue vertical, transmisión (tren de engranajes de reducción) cuando corresponda;
			4. para dirigibles y globos, propiedades físicas y aplicación práctica de los gases.
8. PLANIFICACIÓN Y PERFORMANCE DE LOS VUELOS.
	* + 1. La influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo de la aeronave; cálculos de carga y centrado;
			2. uso y aplicación práctica de datos de performance de despegue o lanzamiento, aterrizaje y otros datos de performance;
			3. planificación previa al vuelo y en ruta apropiada para las operaciones privadas según las VFR; preparación y presentación de planes de vuelo de los ATS; procedimientos apropiados de los ATS; procedimientos para los informes de posición; procedimientos de configuración del altímetro; y operaciones en zonas de alta densidad de tránsito.
9. ACTUACIÓN HUMANA.
	* + 1. Actuación humana correspondiente a la categoría correspondiente de aeronave;
			2. principios de la gestión de amenazas y errores.

Nota: En el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos, se puede consultar material de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana.

1. METEOROLOGÍA.
	* + 1. La aplicación de la meteorología aeronáutica elemental; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de esta; altimetría; condiciones meteorológicas peligrosas.
2. NAVEGACIÓN.
	* + 1. Los aspectos prácticos de la navegación aérea y las técnicas de navegación a estima; la utilización de cartas aeronáuticas.
3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.
	* + 1. Aplicación de la gestión de amenazas y errores a los procedimientos operacionales;
			2. procedimientos para configurar el altímetro;
			3. uso de documentación aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos aeronáuticos y abreviaturas;
			4. procedimientos apropiados preventivos y de emergencia, como las medidas que se deben adoptar para evitar condiciones meteorológicas peligrosas, estela turbulenta y otros peligros de operación;
			5. en el caso de un helicóptero y, si corresponde, de una aeronave de despegue vertical, descenso vertical lento con motor; resonancia en tierra; entrada en pérdida por pala en retroceso; vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC.
4. PRINCIPIOS DE VUELO.
	* + 1. Principios de vuelo relacionados con la categoría apropiada de aeronave; y
5. RT.
	* + 1. Procedimientos y fraseología para las comunicaciones aplicados a las operaciones con VFR; medidas que se deben tomar en caso de fallas en la comunicación.
6. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una PPL deberá:
7. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
8. pasar la prueba escrita de conocimientos requerida en los temas que se enumeran en el párrafo 2.3.4.1(c) de esta subsección.
9. EXPERIENCIA E INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una PPL deberá haber cumplido los requisitos de experiencia e instrucción de vuelo apropiados para la categoría de aeronave como se especifica en esta parte.
10. PERICIA. El solicitante de una PPL deberá:
11. haber recibido una anotación de un instructor autorizado en la que certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida;
12. haber demostrado, al pasar la prueba de pericia, la capacidad de actuar como PIC de una aeronave en las áreas de operación pertinentes a la categoría y descritas en las STS correspondientes que se enumeran a continuación, con un grado de competencia apropiado para las atribuciones que se le conceden al titular de una PPL; y
13. haber demostrado estar en condiciones de:
	* + 1. reconocer y manejar amenazas;
			2. pilotar la aeronave dentro de sus limitaciones;
			3. efectuar todas las maniobras con suavidad y precisión;
			4. demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;
			5. aplicar los conocimientos aeronáuticos; y
			6. dominar la aeronave en todo momento de modo que esté asegurada la ejecución con éxito de un procedimiento o maniobra.
14. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una PPL deberán consistir en desempeñarse, pero no a título oneroso, como PIC o CP de una aeronave en la categoría apropiada de aeronave que se utiliza en vuelos no comerciales.
15. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia tiene una validez de 5 años.
16. RENOVACIÓN. Una PPL que no haya vencido se puede renovar por otros 5 años si el titular presenta a la Autoridad pruebas satisfactorias de que la licencia y el certificado médico y de experiencia reciente están vigentes.
17. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la PPL venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad y pasado la prueba de pericia de piloto privado.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.5; 2.3.1.1; 2.3.1.2; 2.3.1.3; 2.3.1.4; 2.3.2.1

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE AVIÓN

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una PPL(A) deberá haber realizado un mínimo de 40 horas de tiempo de vuelo, o de 35 horas si las realizó durante un curso de instrucción reconocido, como piloto de aviones correspondiente a la habilitación de clase que desea. La Autoridad determinará si la experiencia como piloto que recibe instrucción en un FSTD es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 40 o 35 horas, según corresponda. El crédito por esa experiencia se deberá limitar a un total de 5 horas si se obtiene por medio de instrucción en un FSTD aprobado por la Autoridad.
3. El solicitante de una PPL(A) deberá haber realizado un mínimo de 10 horas de tiempo de vuelo solo en aviones bajo la supervisión de un FI autorizado, que incluyan 5 horas de tiempo de vuelo de travesía solo, con al menos un vuelo de travesía de más de 270 km (150 MN) en total durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.
4. El titular de una licencia de piloto en otras categorías puede recibir 10 horas de crédito del tiempo total de vuelo como PIC aplicables a una PPL(A).
5. INSTRUCCIÓN DE VUELO.
6. El solicitante de una PPL(A) deberá haber recibido y registrado un mínimo de 20 horas de instrucción con doble mando impartida por un instructor autorizado en los temas enumerados en las STS de la CAA para una PPL(A). Estas 20 horas pueden incluir 5 horas en un FSTD. Las 20 horas de instrucción con doble mando deberán incluir un mínimo de 5 horas de tiempo de vuelo de travesía solo, con al menos un vuelo de travesía de más de 270 km (150 MN) en total, durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.
7. El instructor deberá cerciorarse de que el solicitante de una PPL(A) tenga experiencia operacional por lo menos en las áreas al nivel de desempeño requerido para el piloto privado que se mencionan a continuación:
	* + 1. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
			2. operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del avión;
			3. operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
			4. control del avión por referencia visual externa;
			5. vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida;
			6. vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picadas en espiral;
			7. despegues y aterrizajes normales y con viento de costado;
			8. despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pista corta;
			9. vuelo por referencia a instrumentos solamente, incluso la ejecución de un viraje a nivel de 180°;
			10. vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando las haya, radioayudas para la navegación;
			11. operaciones de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;
			12. operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS;
			13. procedimientos y fraseología para RT; y
			14. las demás especificaciones de las STS de la CAA para una PPL(A).
8. Si las atribuciones de la PPL(A) se van a ejercer de noche, el solicitante deberá haber recibido 4 horas de instrucción con doble mando en aviones en vuelo nocturno, con despegues, aterrizajes y 1 hora de navegación.

Nota 1: Algunos Estados exigen vuelos nocturnos como parte de la instrucción para la PPL. Otros Estados requieren una anotación separada para vuelos nocturnos. Esta práctica se debe a la prohibición de volar de noche sin una IR. Si un Estado requiere una anotación separada para vuelos nocturnos, se deberá indicar en la licencia.

Nota 2: La instrucción puede ser impartida por un FI autorizado individualmente, por un FI autorizado en un club de vuelo o en una ATO.

1. Los requisitos de la prueba de pericia para la PPL(A) figuran en las STS de la CAA para una PPL(A).

Anexo 1 de la OACI: 2.3.2.2; 2.3.3.1.1; 2.3.3.1.1.1; 2.3.3.1.2; 2.3.3.2; 2.3.4.2.1

14 CFR 61.107(b)(1) y (2); 61.109(a) y (b)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una PPL(A) deberá haber realizado un mínimo de 40 horas de tiempo de vuelo, o 35 horas si las realizó en un curso de instrucción reconocido, como piloto de helicópteros. La Autoridad determinará si la experiencia como piloto que recibe instrucción en un FSTD es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 40 o 35 horas, según el caso. El crédito por esa experiencia se deberá limitar a un total de 5 horas si se obtiene por medio de instrucción en un FSTD aprobado por la Autoridad.
3. El solicitante de una PPL(H) deberá haber realizado un mínimo de 10 horas de tiempo de vuelo solo en helicópteros bajo la supervisión de un FI autorizado, que incluyan 5 horas de tiempo de vuelo de travesía solo, con al menos un vuelo de travesía de más de 180 km (100 MN) en total, durante el cual deberá aterrizar en dos puntos diferentes.
4. El titular de una licencia de piloto en otras categorías de aeronave con motor puede recibir 10 horas de crédito por el total de tiempo de vuelo como PIC aplicables a una PPL(H).
5. INSTRUCCIÓN DE VUELO.
6. El solicitante de una PPL(H) deberá haber recibido y registrado un mínimo de 20 horas de instrucción con doble mando impartida por un instructor autorizado en los temas enumerados en las STS de la CAA para una PPL(H). Estas 20 horas pueden incluir 5 horas en un FSTD. Las 20 horas de instrucción con doble mando deberán incluir como mínimo 5 horas de tiempo de vuelo de travesía solo, con al menos un vuelo de travesía de más de 180 km (100 MN) en total durante el cual deberá aterrizar en dos puntos diferentes.
7. El instructor deberá cerciorarse de que el solicitante de una PPL(H) tenga experiencia operacional por lo menos en las áreas que se mencionan a continuación al nivel de desempeño requerido para el piloto privado:
	* + 1. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
			2. operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del helicóptero;
			3. operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
			4. control del helicóptero por referencia visual externa;
			5. recuperación en etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;
			6. maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes — normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado;
			7. despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;
			8. vuelos de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando las haya, radioayudas para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;
			9. operaciones de emergencia, que incluyan el mal funcionamiento simulado del equipo del helicóptero; aproximación y aterrizaje en autorrotación;
			10. operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS;
			11. procedimientos y fraseología para RT; y
			12. las demás especificaciones de las STS de la CAA para una PPL(H).
8. Si las atribuciones de la PPL(H) se van a ejercer de noche, el solicitante deberá haber recibido 4 horas de instrucción con doble mando en helicópteros en vuelo nocturno, con despegues, aterrizajes y 1 hora de navegación.
9. Los requisitos de la prueba de pericia para la PPL(H) figuran en las STS de la CAA para una PPL(H).

Anexo 1 de la OACI: 2.3.4.1.1; 2.3.4.1.1.1; 2.3.4.1.2; 2.3.4.2.1

14 CFR 61.107(b)(3); 61.109(c)

JAR-FCL 2: subparte C

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una PPL(PL) deberá haber realizado un mínimo de 40 horas de tiempo de vuelo como piloto de aeronaves de despegue vertical. La Autoridad determinará si esa experiencia como piloto que recibe instrucción en un FSTD es aceptable como parte de las 40 horas de tiempo total de vuelo. El crédito por esa experiencia se deberá limitar a un total de 5 horas si se obtiene por medio de instrucción en un FSTD aprobado por la Autoridad.
3. Cuando el solicitante de una PPL(PL) tenga tiempo de vuelo como piloto de aeronave en otras categorías, la Autoridad determinará si esa experiencia es aceptable y, en ese caso, en qué medida se puede reducir el tiempo de vuelo especificado en el párrafo 2.3.4.4(a) de esta subsección.
4. El solicitante de una PPL(PL) deberá haber realizado un mínimo de 10 horas de tiempo de vuelo solo en una aeronave de despegue vertical bajo la supervisión de un FI autorizado, que incluyan 5 horas de tiempo de vuelo de travesía solo, con al menos un vuelo de travesía de más de 270 km (150 MN) en total durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.
5. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una PPL(PL) deberá haber recibido un mínimo de 20 horas de instrucción con doble mando en aeronaves de despegue vertical impartida por un instructor autorizado, como mínimo, en las áreas que se mencionan a continuación:
6. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
7. operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio de la aeronave de despegue vertical;
8. operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
9. control de la aeronave de despegue vertical por referencia visual externa;
10. maniobras y recorridos en tierra; despegues, ascensos iniciales, aproximaciones y aterrizajes con vuelo estacionario y con carrera (normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado); aproximaciones con pendiente pronunciada;
11. despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;
12. vuelos de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando las haya, radioayudas para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;
13. operaciones de emergencia, que incluyan el mal funcionamiento simulado del equipo de la aeronave de despegue vertical; potencia de reconversión para autorrotación y aproximación en autorrotación, cuando corresponda; falla de la transmisión y de la interconexión del árbol de transmisión, cuando corresponda;
14. operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS;
15. procedimientos y fraseología para RT; y
16. las demás especificaciones de las STS de la CAA para una PPL(PL).
17. Los requisitos de la prueba de pericia para la PPL(PL) figuran en las STS de la CAA para una PPL(PL).

Anexo 1 de la OACI: 2.3.5.1.1R; 2.3.5.1.2R; 2.3.5.1.3R; 2.3.5.2R; 2.3.6.2

14 CFR 61.107(b)(5); 61.109(e)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE DIRIGIBLE

1. EXPERIENCIA. El solicitante de una PPL(AS) deberá haber realizado un mínimo de 25 horas de tiempo de vuelo como piloto de dirigible que incluirán por lo menos:
2. tres horas de instrucción en vuelo de travesía en un dirigible con un vuelo de travesía de un total de no menos de 45 kilómetros (25 MN) en total;
3. cinco despegues y cinco aterrizajes hasta la detención completa en un aeródromo; cada aterrizaje deberá incluir un vuelo en el circuito de tránsito de un aeródromo;
4. tres horas de tiempo de instrumentos; y
5. cinco horas como piloto a cargo de las funciones del PIC bajo la supervisión del PIC.
6. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una PPL(AS) deberá haber recibido instrucción con doble mando impartida por un instructor autorizado como mínimo, en las áreas que se mencionan a continuación:
7. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
8. operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del dirigible;
9. maniobras por referencia a tierra;
10. operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
11. técnicas y procedimientos para el despegue, incluso las limitaciones apropiadas, procedimientos y señales de emergencia utilizados;
12. control de dirigibles por referencia visual externa;
13. despegues, aterrizajes y maniobras de motor y al aire;
14. despegues con performance máxima (franqueamiento de obstáculos);
15. vuelo por referencia a instrumentos solamente, incluido un viraje horizontal completo de 180°;
16. navegación, vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y con radioayudas para la navegación;
17. operaciones de emergencia (reconocimiento de fugas), incluso condiciones simuladas de mal funcionamiento del equipo del dirigible; y
18. procedimientos y fraseología para RT.
19. Los requisitos de la prueba de pericia para la PPL(AS) figuran en las STS de la CAA para una PPL(AS).

Anexo 1 de la OACI: 2.3.6.1; 2.3.6.2

14 CFR 61.107(b)(7); 61.109(g)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE GLOBO

1. EXPERIENCIA. El solicitante de una PPL(B) deberá haber realizado un mínimo de 16 horas de tiempo de vuelo como piloto de globos libres, que incluyan por lo menos 8 lanzamientos y ascensos, de los cuales al menos uno deberá ser vuelo solo.
2. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una PPL(B) deberá haber recibido instrucción con doble mando en globos libres impartida por un instructor autorizado, como mínimo en las áreas que se mencionan a continuación:
3. operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje, aparejo, inflado, amarre e inspección del globo;
4. operaciones en aeródromos, operaciones en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS, procedimientos y fraseología para RT;
5. técnicas y procedimientos relativos al lanzamiento y al ascenso, que incluirán las limitaciones aplicables, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;
6. precauciones en materia de prevención de colisiones;
7. control del globo libre por referencia visual externa;
8. reconocimiento y recuperación de descensos rápidos;
9. vuelos de travesía por referencia visual y a estima;
10. aproximaciones y aterrizajes, incluido el manejo en tierra; y
11. procedimientos de emergencia.
12. Los requisitos de la prueba de pericia para la PPL(B) figuran en las STS de la CAA para una PPL(B).

Nuevo: Anexo 1 de la OACI: 2.10.1.3.1; 2.10.1.3.2

14 CFR 61.107(b)(8); 61.109(h)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA PPL: CATEGORÍA DE PLANEADOR

1. EXPERIENCIA. El solicitante de una PPL(G) deberá haber realizado un mínimo de 6 horas de tiempo de vuelo como piloto de planeador, que incluyan 2 horas de vuelo solo con más de 20 lanzamientos y aterrizajes.
2. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una PPL(G) deberá haber recibido instrucción con doble mando en planeadores impartida por un instructor autorizado, como mínimo, en los aspectos que se mencionan a continuación:
3. las operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje y la inspección del planeador;
4. las técnicas y procedimientos relativos al método de lanzamiento utilizado, que incluirán las limitaciones apropiadas de la velocidad aerodinámica, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;
5. las operaciones en circuito de tránsito, las precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
6. el control del planeador por referencia visual externa;
7. el vuelo en toda la envolvente de vuelo;
8. reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida y de picadas en espiral;
9. lanzamientos, aproximaciones y aterrizajes normales y con viento de costado;
10. vuelos de travesía por referencia visual ya estima; y
11. procedimientos de emergencia.
12. RECONOCIMIENTO DEL TIEMPO EN OTRAS CATEGORÍAS DE AERONAVE. El titular de una licencia de piloto en la categoría de avión puede recibir 3 horas de crédito a cuenta de las 6 horas de tiempo de vuelo requerido para la licencia de planeador.
13. Los requisitos de la prueba de pericia para la PPL(G) figuran en las STS de la CAA para una PPL(G).

 Anexo 1 de la OACI: 2.9.1.3

14 CFR 61.107(b)(6); 61.109(f)

### LICENCIA DE PILOTO COMERCIAL

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una CPL deberá tener como mínimo 18 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una CPL deberá poseer un certificado médico vigente de clase 1 expedido conforme a esta parte.
3. ÁREAS DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una CPL deberá recibir y registrar la instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado en los temas que se indican a continuación y que correspondan a las atribuciones concedidas al titular de una CPL y los temas ara la categoría de aeronave que figurará en la licencia:
4. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos correspondientes al titular de una CPL; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los ATS.
5. CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES.
	* + 1. los principios relativos al manejo y funcionamiento de grupos propulsores, sistemas e instrumentos;
			2. las limitaciones de utilización de la categoría pertinente de aeronave y grupos propulsores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;
			3. la utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de las aeronaves pertinentes;
			4. procedimientos de mantenimiento de células, sistemas y grupos propulsores de la aeronave correspondiente;
			5. para helicópteros y aeronaves de despegue vertical, transmisión (motopropulsores) cuando corresponda;
			6. para dirigibles y globos, propiedades físicas y aplicación práctica de los gases.
6. PERFORMANCE, PLANIFICACIÓN Y CARGA DEL VUELO.
	* + 1. La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de masa y centrado;
			2. el uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue o lanzamiento, aterrizaje y otros datos de performance;
			3. planificación previa al vuelo y en ruta apropiadas para operaciones comerciales según las VFR; preparación y presentación de planes de vuelo de los ATS; procedimientos apropiados de los ATS;
			4. en el caso de dirigibles, helicópteros o aeronaves de despegue vertical, los efectos de la carga externa en el manejo.
7. ACTUACIÓN HUMANA.
	* + 1. Actuación humana correspondiente al tipo apropiado de aeronave;
			2. principios de la gestión de amenazas y errores.
8. METEOROLOGÍA.
	* + 1. La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de dicha información; altimetría;
			2. meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan
			repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y
			características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta
			y al aterrizaje;
			3. las causas, el reconocimiento y los efectos del engelamiento; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas.
9. NAVEGACIÓN.
	* + 1. La navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para la navegación;
			2. la comprensión de los principios y características de los sistemas de navegación apropiados;
			3. manejo del equipo de a bordo.
			4. En el caso de dirigibles:
				1. la utilización, las limitaciones y el estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y navegación;
				2. uso, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación usados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje del vuelo; identificación de las radioayudas para la navegación;
				3. los principios, características y utilización de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;
10. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.
	* + 1. Aplicación de la gestión de amenazas y errores a la performance operacional;
			2. uso de documentación aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos aeronáuticos y abreviaturas;
			3. los procedimientos de configuración del altímetro;
			4. procedimientos apropiados preventivos y de emergencia;
			5. procedimientos operacionales para el transporte de carga; los posibles riesgos en relación con el transporte de mercancías peligrosas;
			6. los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de la aeronave;
			7. en el caso de helicópteros, y, si corresponde, de las aeronaves de despegue vertical, el descenso vertical lento con motor; efecto de suelo; pérdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC.
11. PRINCIPIOS DE VUELO.
	* + 1. Principios de vuelo relacionados con la categoría apropiada de aeronave.
12. RT.
	* + 1. Los procedimientos y fraseología para comunicaciones aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones; y
			2. las demás especificaciones de las STS de la CAA correspondientes.
13. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una CPL deberá:
14. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
15. pasar la prueba de conocimientos requerida en los temas enumerados en la guía de la prueba de conocimientos de la CAA correspondiente.
16. EXPERIENCIA E INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una CPL deberá haber cumplido los requisitos de experiencia e instrucción de vuelo apropiados para la categoría de aeronave como se especifica en esta parte.
17. PERICIA. El solicitante de una CPL deberá:
18. haber recibido una anotación de un instructor autorizado en la que certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida; y
19. haber demostrado, al pasar una prueba de pericia, la capacidad de actuar como PIC de un avión en las áreas de operación descritas en las STS de la CAA correspondientes con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que se le conceden al titular de una CPL; y para:
	* + 1. pilotar el avión dentro de sus limitaciones;
			2. efectuar todas las maniobras con suavidad y precisión;
			3. aplicar buen criterio y mostrar aptitud para el vuelo;
			4. aplicar los conocimientos aeronáuticos; y
			5. mantener control del avión en todo momento de manera que no se dude nunca del resultado positivo de la maniobra o el procedimiento.
20. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una CPL deberán ser:
21. ejercer todas las atribuciones del titular de una PPL en una aeronave de la categoría correspondiente;
22. actuar como PIC de una aeronave en la categoría correspondiente para operaciones que no sean de transporte aéreo comercial;
23. actuar como PIC en el transporte aéreo comercial de una aeronave en la categoría correspondiente certificada para operación con un solo piloto;
24. actuar como CP de una aeronave en la categoría correspondiente que debe ser operada con un CP; y
25. para la categoría de dirigible, pilotar un dirigible según las IFR.
26. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia tiene una validez de 5 años.
27. RENOVACIÓN. Una CPL que no haya vencido se puede renovar por otros 5 años si el titular presenta a la Autoridad pruebas satisfactorias de que la licencia y el certificado médico y de experiencia reciente están vigentes.
28. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la CPL venció, el solicitante deberá haber recibido asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad y pasado la prueba de pericia de piloto privado.

Anexo 1 de la OACI: 2.4.1.1; 2.4.1.2; 2.4.1.3; 2.4.2.1

14 CFR 61.121; 61.123; 61.125; 61.133

JAR-FCL 1: subparte D; 1.155, Apéndice 1 a 1.160

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE AVIÓN

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una CPL(A) deberá haber realizado un mínimo de 200 horas de tiempo de vuelo, o 150 horas si las realizó durante un curso de instrucción reconocido por la CAA impartido por una ATO conforme a la Parte 3 del presente reglamento, como piloto de avión, de las cuales 20 horas pueden haberse efectuado en un FSTD.
3. El solicitante de una CPL(A) deberá haber realizado en aviones un mínimo de:
	* + 1. 100 horas como PIC o, en el caso de un curso de instrucción reconocido, 70 horas como PIC;
			2. 20 horas de tiempo de vuelo de travesía como PIC que incluyan un vuelo de travesía de más de 540 km (300 MN) en total durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.
			3. 10 horas de tiempo de instrumentos, de las cuales un máximo de 5 horas pueden ser de tiempo de instrucción en tierra por instrumentos; y
			4. Si las atribuciones de la licencia se van a ejercer de noche, 5 horas de tiempo de vuelo nocturno que incluyan cinco despegues y cinco aterrizajes como PIC.
4. El titular de una licencia de piloto en otra categoría puede recibir crédito aplicable a las 200 horas de tiempo de vuelo de la siguiente manera:
	* + 1. 10 horas como PIC en una categoría que no sea helicópteros;
			2. 30 horas como PIC con una PPL(H) en helicópteros; o
			3. 100 horas como PIC con una CPL(H) en helicópteros.
5. El solicitante de una CPL(A) deberá ser titular de una PPL(A) expedida conforme a esta parte.
6. INSTRUCCIÓN DE VUELO.
7. El solicitante de una CPL(A) deberá haber recibido y registrado un mínimo de 25 horas de instrucción con doble mando impartida por un instructor autorizado. Estas 25 horas pueden incluir 5 horas en un FSTD.
8. El instructor se asegurará de que la experiencia
operacional del solicitante ha alcanzado el nivel de actuación exigido al piloto comercial, como mínimo en los siguientes
aspectos:
	* + 1. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
			2. operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del avión;
			3. operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
			4. control del avión por referencia visual externa;
			5. vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente bajas; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida;
			6. vuelo con potencia asimétrica para habilitaciones de clase o de tipo en aviones multimotores;
			7. vuelo a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picadas en espiral;
			8. despegues y aterrizajes normales y con viento de costado;
			9. performance máxima de despegues (con pista corta y franqueamiento de obstáculos), aterrizajes en pista corta;
			10. maniobras básicas de vuelo y recuperación de altitudes poco comunes por referencia a instrumentos básicos de vuelo únicamente;
			11. vuelos de travesía por referencia visual y a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
			12. procedimientos y maniobras anormales y de emergencia, incluido el mal funcionamiento simulado del equipo del avión;
			13. operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS;
			14. procedimientos y fraseología para RT; y
			15. instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control en vuelo real.
9. Si las atribuciones de la CPL(A) se van a ejercer de noche, el solicitante deberá haber recibido 4 horas de instrucción con doble mando en aviones en vuelo nocturno con despegues, aterrizajes y 1 hora de navegación.
10. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la CPL(A) figuran en las STS de la CAA para una CPL(A).

Nota 1: Los procedimientos para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control en vuelo real figuran en el Documento 9868 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG).

Nota 2: La orientación para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control en vuelo real figura en el Documento 10011 de la OACI, Manual de instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave.

Nota 3: El Documento 9625 de la OACI, Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, proporciona orientación sobre la aprobación de los FSTD para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control.

Nota 4: La instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control de aviones se puede integrar en el programa de habilitación de tipo o se puede impartir inmediatamente después, como un módulo adicional.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.5.2; 2.4.2.2; 2.4.3.1; 2.4.3.1.1; 2.4.3.2

14 CFR 61.127(b)(1) y (2); 61.129(a) y (b); 61.131

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una CPL(H) deberá haber realizado un mínimo de 150 horas de tiempo de vuelo, o 100 horas si las realizó durante un curso integrado de instrucción reconocida impartido por una ATO conforme a la Parte 3 del presente reglamento, como piloto de helicópteros, de las cuales 10 horas pueden haberse efectuado en un FSTD.
3. El solicitante de una CPL(H) deberá haber realizado en helicópteros un mínimo de:
	* + 1. 35 horas como PIC;
			2. 10 horas de tiempo de vuelo de travesía como PIC, incluido un vuelo de travesía en el curso del cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos puntos diferentes;
			3. 10 horas de tiempo de instrumentos, de las cuales un máximo de 5 horas pueden ser de tiempo de instrucción en tierra por instrumentos; y
			4. si las atribuciones de la licencia se van a ejercer de noche, 5 horas de tiempo de vuelo nocturno con cinco despegues y cinco aterrizajes como PIC.
4. El titular de una licencia de piloto en otra categoría puede recibir crédito aplicable a las 150 horas de tiempo de vuelo de la siguiente manera:
	* + 1. 20 horas como PIC titular de una PPL(A) en aviones; o
			2. 50 horas como PIC titular de una CPL(A) en aviones.
5. El solicitante de una CPL(H) deberá ser titular de una PPL(H) conforme a esta parte.
6. INSTRUCCIÓN DE VUELO.
7. El solicitante de una CPL(H) deberá haber recibido y registrado un mínimo de 30 horas de instrucción con doble mando en helicópteros impartida por un instructor autorizado en los temas enumerados en las STS de la CAA para una CPL(H).
8. El instructor deberá asegurarse de que el solicitante tenga experiencia operacional en las siguientes áreas, como mínimo al nivel de desempeño requerido para un piloto comercial:
	* + 1. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
			2. operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del helicóptero;
			3. operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
			4. control del helicóptero por referencia visual externa;
			5. recuperación en etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;
			6. maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado;
			7. despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;
			8. vuelo estacionario sin efecto suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelo a gran altitud;
			9. maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
			10. vuelos de travesía por referencia visual y a estima y radioayudas para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
			11. procedimientos anormales y de emergencia, como el mal funcionamiento simulado del equipo del helicóptero; aproximación y aterrizaje con autorrotación;
			12. operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS;
			13. procedimientos y fraseología para RT; y
			14. las demás especificaciones de las STS de la CAA para una CPL(H).
9. Si las atribuciones de la licencia se van a ejercer de noche, el solicitante deberá haber recibido 4 horas de instrucción con doble mando en helicópteros en vuelo nocturno con despegues, aterrizajes y 1 hora de navegación.
10. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la CPL(H) figuran en las STS de la CAA para una CPL(H).

Anexo 1 de la OACI: 2.4.4.1.1; 2.4.4.1.1.1; 2.4.4.1.2; 2.4.4.2

14 CFR 61.127(b)(3); 61.129(c)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA CPL: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una CPL(PL) deberá haber realizado un mínimo de 200 horas de tiempo de vuelo, o de 150 horas si las realiza en un curso de instrucción reconocido ofrecido por una ATO conforme a la Parte 3 del presente reglamento, como piloto de aeronave. La Autoridad puede determinar si la experiencia como piloto que recibe instrucción en un FSTD es aceptable como parte del tiempo total de vuelo de 200 o 150 horas, según corresponda.
3. El solicitante de una CPL(PL) deberá haber realizado en una aeronave de despegue vertical un mínimo de:
	* + 1. 50 horas como PIC;
			2. 10 horas de vuelo de travesía como PIC, que incluyan un vuelo de travesía de más de 540 km (300 MN) en total durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.
			3. 10 horas de tiempo de instrumentos, de las cuales hasta 5 horas pueden ser de tiempo de instrucción en tierra por instrumentos; y
			4. si las atribuciones se van a ejercer de noche, 5 horas de vuelo nocturno con cinco despegues y aterrizajes como PIC.
4. Cuando el solicitante de una CPL(PL) tenga tiempo de vuelo como piloto en aeronaves de otras categorías, la Autoridad puede determinar si esa experiencia es aceptable y, en ese caso, en qué medida se pueden reducir los requisitos de tiempo de vuelo especificados en el párrafo 2.3.5.4(a) de esta subsección.
5. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una CPL(PL) deberá haber recibido instrucción con doble mando en aeronave de despegue vertical impartida por un instructor autorizado en las áreas que se mencionan a continuación, como mínimo al nivel de desempeño requerido para un piloto comercial:
6. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
7. operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio de la aeronave de despegue vertical;
8. operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
9. control de la aeronave de despegue vertical por referencia visual externa;
10. recuperación en etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;
11. maniobras y recorridos en tierra; despegues, ascensos iniciales, aproximaciones y aterrizajes con vuelo estacionario y con carrera (normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado); aproximaciones con pendiente pronunciada;
12. despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;
13. vuelo estacionario sin efecto suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelo a gran altitud;
14. maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
15. vuelos de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando las haya, radioayudas para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;
16. operaciones de emergencia, que incluyan el mal funcionamiento simulado del equipo de la aeronave de despegue vertical; potencia de reconversión para autorrotación y aproximación en autorrotación, cuando corresponda; falla de la transmisión y de la interconexión del árbol de transmisión, cuando corresponda; y
17. operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS; y
18. procedimientos y fraseología para RT.
19. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la CPL(PL) figuran en las STS de la CAA para una CPL(PL).

Anexo 1 de la OACI: 2.4.5.1.1R; 2.4.5.1.2R; 2.4.5.1.3R; 2.4.5.2R

14 CFR 61.127(b)(5); 61.129(e)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE DIRIGIBLE

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una CPL(AS) deberá haber realizado un mínimo de 200 horas de tiempo de vuelo como piloto.
3. El solicitante de una CPL(AS) deberá haber realizado un mínimo de:
	* + 1. 50 horas como piloto de dirigibles;
			2. 30 horas como PIC o PIC bajo supervisión de dirigibles, que incluyan no menos de:
				1. 10 horas de tiempo de vuelo de travesía; y
				2. 10 horas de vuelo nocturno;
			3. 40 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales 20 horas deberán ser en vuelo y 10 horas de vuelo de dirigibles; y
			4. 20 horas de instrucción de vuelo en dirigibles en los aspectos de operaciones que se enumeran en el párrafo 2.3.5.5(b) de esta subsección.
4. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una CPL(AS) deberá haber recibido instrucción con doble mando en dirigibles impartida por un instructor autorizado en las áreas que se mencionan a continuación, como mínimo al nivel de desempeño requerido para un piloto comercial:
5. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
6. operaciones previas al vuelo, incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del dirigible;
7. operaciones en el aeródromo y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
8. técnicas y procedimientos para el despegue, incluso las limitaciones apropiadas, procedimientos y señales de emergencia utilizados;
9. control de dirigibles por referencia visual externa;
10. reconocimiento de fugas;
11. despegues y aterrizajes normales;
12. despegues con performance máxima (pista corta y franqueamiento de obstáculos), aterrizajes en pista corta;
13. vuelo IFR;
14. vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando proceda, radioayudas para la navegación;
15. operaciones de emergencia (reconocimiento de fugas), incluso condiciones simuladas de mal funcionamiento del equipo del dirigible; y
16. operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS; y
17. procedimientos y fraseología para RT.
18. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la CPL(AS) figuran en las STS de la CAA para una CPL(AS).

Anexo 1 de la OACI: 2.4.6.1; 2.4.6.2

14 CFR 61.127(b)(7); 61.129(g)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE GLOBO

1. EXPERIENCIA. El solicitante de una CPL(B) deberá haber realizado como mínimo:
2. 35 horas tiempo de vuelo como piloto que incluyan al menos:
	* + 1. 20 horas como piloto de globo libre;
			2. 10 horas en un globo libre; y
			3. 2 vuelos en un globo libre como PIC.
3. 10 horas de instrucción de vuelo que incluyan como mínimo 10 vuelos de instrucción en un globo libre en las áreas de operación que se enumeran en párrafo 2.3.5.6(b) de esta subsección, que incluyan al menos:
	* + 1. Para la habilitación de globo de gas:
				1. dos vuelos de instrucción de 2 horas cada uno en un globo de gas en las áreas de operación apropiadas para un globo de gas en los 60 días anteriores a la solicitud de habilitación;
				2. dos vuelos con desempeño de funciones de PIC en un globo de gas en las áreas de operación apropiadas; y
				3. un vuelo que incluya un ascenso controlado a 5.000 pies sobre el sitio del lanzamiento.
			2. Para la habilitación de globo de aire caliente:
				1. tres vuelos de instrucción de 1 hora cada uno en un globo con calentador de a bordo en las áreas de operación apropiadas para un globo con un calentador de a bordo en los 60 días anteriores a la solicitud de habilitación;
				2. dos vuelos solo en un globo con calentador de a bordo en las áreas de operación correspondientes; y
				3. un vuelo que incluya un ascenso controlado a 3.000 pies sobre el sitio del lanzamiento.
4. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una CPL(B) deberá haber recibido instrucción con doble mando en dirigibles impartida por un instructor autorizado en los temas que se mencionan a continuación, como mínimo al nivel de desempeño requerido para un piloto comercial:
5. reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
6. temas técnicos;
7. operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje, aparejo, inflado, amarre e inspección del globo;
8. lección previa al vuelo sobre una maniobra que ejecutará en vuelo;
9. operaciones en aeródromos, operaciones en tránsito por aeródromos controlados; cumplimiento de los procedimientos de los ATS;
10. procedimientos y fraseología para RT;
11. técnicas y procedimientos relativos al lanzamiento y al ascenso, que incluirán las limitaciones aplicables, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;
12. precauciones en materia de prevención de colisiones;
13. control del globo libre por referencia visual externa;
14. reconocimiento y recuperación de descensos rápidos;
15. navegación y vuelos de travesía por referencia visual y a estima;
16. aproximaciones y aterrizajes, incluido el manejo en tierra;
17. procedimientos de emergencia; y
18. procedimientos posteriores al vuelo.
19. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la CPL(B)figuran en las STS de la CAA para una CPL(B).

Anexo 1 de la OACI: 2.10.1.3.2; 2.10.1.3.4R

14 CFR 61.127(b)(8); 61.129(h)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA CPL: CATEGORÍA DE PLANEADOR

1. EXPERIENCIA. El solicitante de una CPL(G) deberá haber realizado como mínimo:
2. 25 horas de vuelo como piloto de un planeador, que incluyan al menos 100 vuelos en un planeador como PIC y un mínimo de:
	* + 1. 3 horas de instrucción de vuelo o 10 vuelos de instrucción en planeadores en las áreas de operación enumeradas en el párrafo 2.3.5.7(b) de esta subsección; y
			2. 2 horas de vuelo solo que incluyan un mínimo de 10 vuelos solo en planeadores en las áreas de operación enumeradas en el párrafo 2.3.5.7(b) de esta subsección; o
3. 200 horas de tiempo de vuelo como piloto de un avión, helicóptero o aeronave de despegue vertical, y 20 vuelos en planeadores como PIC, que incluyan un mínimo de:
	* + 1. 3 horas de instrucción de vuelo o 10 vuelos de instrucción en planeadores en las áreas de operación enumeradas en el párrafo 2.3.5.7(b) de esta subsección; y
			2. 5 vuelos solo en planeador en las áreas de operación enumeradas en el párrafo 2.3.5.7(b) de esta subsección.
4. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una CPL(G) deberá haber recibido instrucción con doble mando en un planeador impartida por un instructor autorizado en las áreas de operación que se mencionan a continuación, como mínimo al nivel de desempeño requerido de un piloto comercial:
5. las operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje y la inspección del planeador;
6. las técnicas y procedimientos relativos al método de lanzamiento utilizado, que incluirán las limitaciones apropiadas de la velocidad aerodinámica, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;
7. las operaciones en circuito de tránsito, las precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
8. el control del planeador por referencia visual externa;
9. el vuelo en toda la envolvente de vuelo;
10. reconocimiento y recuperación de entradas en pérdida incipientes y completas y de picadas en espiral;
11. lanzamientos, aproximaciones y aterrizajes normales y con viento de costado;
12. vuelos de travesía por referencia visual ya estima; y
13. procedimientos de emergencia.
14. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la CPL(G) figuran en las STS de la CAA para una CPL(G).

Anexo 1 de la OACI: 2.9.1.3.1.1; 2.9.1.3.2

14 CFR 61.127(b)(6); 61.129(f)

### LICENCIA DE PILOTO PARA VOLAR CON TRIPULACIÓN MÚLTIPLE: AVIÓN

*Nota: El titular de una MPL está autorizado conforme al párrafo 2.3.6.1 de esta parte para actuar como CP de un avión que debe ser operado con un CP. Dicho titular reunirá los requisitos para obtener una ATPL correspondiente a la categoría de avión, después de satisfacer los requisitos para esa licencia, que se limitará a las operaciones con tripulación múltiple, a menos que se cumplan, según corresponda, los requisitos dispuestos en 2.3.6.1(g)(1)(i), 2.3.6.1(g)(2) y 2.3.6.1(g)(3).*

*Anexo 1 de la OACI 2.5 Nota*

#### Requisitos generales

1. EDAD. El solicitante de una MPL(A) deberá tener como mínimo 18 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una MPL(A) deberá poseer un certificado médico de clase 1 vigente expedido conforme a lo dispuesto en esta parte.
3. COMPETENCIAS. El solicitante deberá demostrar satisfactoriamente que posee las competencias identificadas en un modelo de competencia adaptado para desempeñarse como CP de un avión con motor de turbina para el transporte aéreo certificado para operar con una tripulación mínima de, por lo menos, dos pilotos. El modelo de competencias adaptado deberá ser aprobado por la Autoridad, utilizando como base el marco de competencias de la OACI para pilotos de avión contenido en el Documento 9868 de la OACI, *Procedimientos para los servicios de navegación aérea − Instrucción (PANS-TRG)*.

*Nota 1: Los conocimientos, pericias y actitudes son el fundamento de estas competencias, según se describe en el Documento 9868 de la OACI*, Procedimientos para los servicios de navegación aérea − Instrucción (PANS-TRG)*. Los conocimientos y las pericias descritos en los párrafos 2.3.6.1(d) y 2.3.6.1(f) de esta parte proporcionan los requisitos mínimos para expedir la MPL.*

*Nota 2: Las competencias del modelo de competencias adaptado y aprobado ofrecen contramedidas individuales y de equipo para la aplicación del manejo de amenazas y errores. El Documento 9868 de la OACI,* Procedimientos para los servicios de navegación aérea − Instrucción (PANS-TRG)*, contiene orientación sobre el manejo de amenazas y errores.*

1. CONOCIMIENTOS.
2. El solicitante de una MPL(A) deberá:
	* + 1. satisfacer los requisitos especificados en el párrafo 2.3.7.1(c) de esta parte para la ATPL(A); y
			2. satisfacer los requisitos adicionales fundamentales del modelo de competencias adaptado y aprobado, incluidos los requisitos de conocimientos y pericias plenamente integrados.
3. El solicitante de una prueba de conocimientos para una MPL(A) deberá:
	* + 1. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
				1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
				2. certificar que la persona está preparada para la prueba requerida de conocimientos.
			2. pasar la prueba escrita de conocimientos requerida en los temas especificados en el párrafo 2.3.7.1(c) de esta parte.

Nota: Según el plan de estudios particular de la MPL(A), la prueba de conocimientos para un MPL(A) puede estar integrada y contener elementos de conocimientos de la PPL, CPL, IR o ATPL.

1. EXPERIENCIA E INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una MPL(A) deberá haber adquirido la experiencia y la instrucción de vuelo requeridas para la categoría de aeronave como se especifica en esta parte.
2. PERICIA. El solicitante de una MPL(A) deberá demostrar que posee las pericias fundamentales requeridas para las competencias del modelo de competencias adaptado y aprobado como piloto a los mandos y piloto supervisor, al nivel requerido para desempeñarse como CP de aviones con motor de turbina certificados para operar con una tripulación mínima de, por lo menos, dos pilotos según las VFR y las IFR.
3. ATRIBUCIONES. Las atribuciones del titular de una MPL(A) deberán ser:
4. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una MPL(A) deberán ser:
	* + 1. ejercer las atribuciones del titular de una PPL en la categoría de avión siempre que se hayan cumplido los requisitos de experiencia de piloto privado contenidos en el párrafo 2.3.4.2 de esta parte;
			2. ejercer las atribuciones de la IR en una operación con tripulación múltiple; y
			3. actuar como CP de un avión que debe ser operado con un CP.
5. Antes de ejercer las atribuciones de la IR en una operación con un solo piloto de avión, el titular de dicha licencia deberá haber demostrado tener la capacidad de actuar como PIC en una operación con un solo piloto por referencia a instrumentos exclusivamente y deberá haber cumplido el requisito de pericia para la IR especificado en el párrafo 2.3.8.2 de esta parte correspondiente a la categoría de avión.
6. Antes de ejercer las atribuciones de una CPL en una operación con un solo piloto en aviones, el titular de la licencia deberá haber:
	* + 1. realizado 70 horas en aviones, ya sea como PIC o integradas por un mínimo de 10 horas como PIC y el tiempo de vuelo adicional necesario como PIC bajo supervisión;
			2. realizado 20 horas de tiempo de vuelo de travesía como PIC o integradas por un mínimo de 10 horas como PIC y 10 horas como PIC bajo supervisión que incluyan un vuelo de travesía de más de 540 km (300 MN) en total durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes, y
			3. cumplido los requisitos para la CPL especificados en los párrafos 2.3.5.1(c), 2.3.5.1(f) y 2.3.5.2(a)(2) de esta parte, a excepción del párrafo 2.3.5.2(a)(2)(i), correspondientes a la categoría de avión.

Nota 1: Cuando un Estado contratante concede atribuciones para la operación con un solo piloto al titular de una MPL(A), puede documentar las atribuciones mediante una anotación en la MPL(A) o de la expedición de una CPL en la categoría de avión.

Nota 2: Algunas atribuciones de la licencia se reducen cuando los titulares de la licencia cumplen 65 años.

1. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia tiene una validez de 5 años.
2. RENOVACIÓN. Una MPL(A) que no haya vencido se puede renovar por otros 5 años si el titular presenta a la Autoridad pruebas satisfactorias de que la licencia y el certificado médico y de experiencia reciente están vigentes.
3. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la MPL(A) venció, el solicitante deberá haber r asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad y pasado la prueba de pericia para la MPL(A) especificada en las STS de la CAA para la MPL(A).

Anexo 1 de la OACI: 2.5.1.1; 2.5.1.2; 2.5.1.2.1; 2.5.1.2.1.1; 2.5.1.2.1.2; 2.5.1.2.2; 2.5.2; 2.5.2.1; 2.5.2.2; 2.5.2.3; 2.5.3; 2.5.3.1; 2.5.3.2; 2.5.3.3; 2.5.4; 2.5.4.1; 2.5.4.2

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA LICENCIA DE PILOTO PARA VOLAR CON TRIPULACIÓN MÚLTIPLE: CATEGORÍA DE AVIÓN

1. EXPERIENCIA. El solicitante de una MPL(A) deberá haber concluido un curso de instrucción reconocida de 240 horas como mínimo que incluya vuelo real y vuelo simulado como piloto a los mandos y piloto supervisor.
2. La experiencia de vuelo en vuelo real deberá incluir, como mínimo, los requisitos de experiencia citados en el párrafo 2.3.7.2(a) de esta parte para la ATPL(A), instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control, vuelo nocturno y vuelo por referencia a instrumentos solamente.
3. Además de cumplir las disposiciones del párrafo 2.3.6.2(a)(1) de esta subsección, el solicitante deberá haber obtenido, en un avión con motor de turbina certificado para operar con una tripulación mínima de, por lo menos, dos pilotos o en un FSTD aprobado para ese fin por la Autoridad, la experiencia necesaria para alcanzar el estándar de competencia final del modelo de competencias adaptado y aprobado, según se define en las STS de la CAA para una MPL(A).
4. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante deberá:
5. haber concluido un curso de instrucción reconocida que abarque los requisitos de experiencia citados en el párrafo 2.3.6.1(d)(1) de esta parte; y
6. haber recibido instrucción de vuelo con doble mando para lograr el estándar de competencia final en todas las competencias del modelo de competencias adaptado y aprobado para la expedición de la MPL.

*Nota: Las competencias del modelo de competencias adaptado y aprobado ofrecen contramedidas individuales y de equipo para la aplicación del manejo de amenazas y errores. El Documento 9868 de la OACI*, Procedimientos para los servicios de navegación aérea *−* Instrucción(PANS-TRG), *contiene orientación sobre el manejo de amenazas y errores*.

1. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la MPL(A) figuran en las STS de la CAA para una MPL(A).

Nota 1: Los procedimientos para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control en un vuelo real figuran en el Documento 9868 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG).

Nota 2: La orientación para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control en vuelo real figura en el Documento 10011 de la OACI, Manual de instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave.

Nota 3: El Documento 9625 de la OACI, Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, proporciona orientación sobre la aprobación de los FSTD para capacitarse en la prevención y recuperación de la pérdida de control.

Nota 4: La instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control de aviones se puede integrar en el programa de habilitación de tipo o se puede impartir inmediatamente después, como un módulo adicional.

Anexo 1 de la OACI: 2.5.1.2.2; 2.5.3.1; 2.5.3.2; 2.5.3.3; 2.5.4.1; 2.5.4.2

### LICENCIA DE PILOTO DE AEROLÍNEA

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una ATPL deberá tener como mínimo 21 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una ATPL deberá poseer un certificado médico de clase 1 vigente expedido conforme a esta parte.
3. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una ATPL deberá haber recibido y registrado instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado en los temas que se mencionan a continuación y que corresponden a las atribuciones de la ATPL y la categoría de aeronave que se prevé incluir en la licencia:
4. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos correspondientes al titular de una ATPL; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los ATS.
5. CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES.
	* + 1. Características generales y limitaciones de los sistemas eléctricos, hidráulicos, de presurización y demás sistemas de aeronave; sistemas de mando de vuelo, incluidos el piloto automático y el aumento de la estabilidad;
			2. los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones de utilización de los grupos propulsores de las aeronaves; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;
			3. los procedimientos operacionales y las limitaciones operacionales de la aeronave pertinente; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de la aeronave de acuerdo con la información operacional pertinente del manual de vuelo;
			4. inspecciones de uso y utilidad del equipo y los sistemas de la aeronave de la categoría correspondiente de aeronave;
			5. instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y acelerar; instrumentos giroscópicos, límites operacionales y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo y unidades de presentación electrónica en pantalla.
			6. procedimientos de mantenimiento de células, sistemas y grupos propulsores de la aeronave apropiada;
			7. para helicópteros y aeronaves de despegue vertical, transmisión (tren de engranajes de reducción) cuando corresponda.
6. PERFORMANCE, PLANIFICACIÓN Y CARGA DEL VUELO.
	* + 1. La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de masa y centrado;
			2. el uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, aterrizaje y otros datos de performance, incluidos los procedimientos de control de crucero;
			3. la planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de planes de vuelo requeridos por los ATS; los procedimientos apropiados de los ATS; los procedimientos de configuración del altímetro.
			4. en el caso de helicópteros o aeronaves de despegue vertical, los efectos de la carga externa en el manejo.
7. ACTUACIÓN HUMANA.
	* + 1. Actuación humana, incluidos los principios de la gestión de amenazas y errores.
8. METEOROLOGÍA.
	* + 1. La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas;
			los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de dicha información; altimetría;
			2. meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;
			3. las causas, el reconocimiento y la influencia del engelamiento; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;
			4. en el caso de aviones y aeronaves de despegue vertical, meteorología práctica de gran altitud, que incluye la interpretación y el uso de informes meteorológicos, cartas y pronósticos; corrientes de chorro.
9. NAVEGACIÓN.
	* + 1. Aeronavegación, incluido el uso de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación y sistemas de navegación de área; requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga distancia;
			2. uso, limitación y utilidad de la aviónica y los instrumentos necesarios para el control y la navegación de la aeronave;
			3. uso, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, en ruta, aproximación y aterrizaje; identificación de las radioayudas para la navegación;
			4. los principios, características y utilización de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;
10. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.
	* + 1. Aplicación de la gestión de amenazas y errores a la performance operacional;
			2. interpretación y uso de documentación aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos aeronáuticos y abreviaturas;
			3. procedimientos preventivos y de emergencia; medidas de seguridad;
			4. procedimientos operacionales para el transporte de carga y mercancías peligrosas;
			5. los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de la aeronave;
			6. en el caso de un helicóptero y, si corresponde, de una aeronave de despegue vertical, descenso vertical lento con motor; resonancia en tierra; entrada en pérdida por pala en retroceso; vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC.
11. PRINCIPIOS DE VUELO.
	* + 1. Principios de vuelo relacionados con la categoría de aeronave correspondiente; y
12. RT.
	* + 1. Procedimientos y fraseología para RT; medidas que se deben tomar en caso de fallas en la comunicación.
13. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una ATPL deberá:
14. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
15. pasar la prueba escrita de conocimientos requerida en los temas que se enumeran en el párrafo 2.3.7.1(c)(2) de esta subsección.
16. EXPERIENCIA E INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una ATPL deberá haber adquirido la experiencia y la instrucción de vuelo requeridas que corresponden a la categoría de aeronave como se especifica en esta parte.
17. PERICIA. El solicitante de una ATPL deberá:
18. haber recibido una anotación de un instructor autorizado en la que certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida; y
19. haber demostrado, al pasar una prueba de pericia, la capacidad de actuar como PIC de una aeronave de la categoría correspondiente que debe ser operada con un CP, y de realizar los procedimientos y las maniobras que se mencionan a continuación:
	* + 1. procedimientos previos al vuelo, incluida la preparación del plan operacional de vuelo y la presentación del plan de vuelo de los ATS;
			2. procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;
			3. procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativas a fallas y mal funcionamiento del equipo, como el grupo propulsor, sistemas y célula;
			4. los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros, que incluirán la asignación de tareas del piloto, la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación;
			5. en el caso de aviones y aeronaves de despegue vertical, procedimientos y maniobras de vuelo por instrumentos, como se describe en el párrafo 2.3.7 de esta parte, incluida la falla simulada de motor; y
			6. en el caso de aviones, el solicitante deberá haber demostrado la capacidad de realizar los procedimientos y las maniobras descritos en este párrafo como PIC de una aeronave multimotor.
20. haber demostrado, al pasar una prueba de pericia, la capacidad de desempeñarse en las áreas de operación descritas en las STS de la CAA correspondientes con un grado de competencia proporcional a las atribuciones que se le conceden al titular de una ATPL; y para:
	* + 1. pilotar el avión dentro de sus limitaciones;
			2. reconocer y manejar amenazas y errores;
			3. controlar la aeronave manualmente con suavidad y precisión dentro de sus limitaciones en todo momento, de manera que se compruebe la ejecución satisfactoria de un procedimiento o de una maniobra;
			4. operar la aeronave en el modo automático apropiado para la fase del vuelo y mantener conocimiento del modo activo de la automatización;
			5. efectuar con precisión los procedimientos normales, anormales y de emergencia en todas las fases del vuelo;
			6. aplicar buen criterio y mostrar aptitud para el vuelo, incluida la toma estructurada de decisiones y mantener conocimiento de las situaciones; y
			7. comunicarse de manera eficaz con los otros miembros de la tripulación de vuelo y demostrar tener la capacidad de efectuar los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros,
			que incluirán la asignación de tareas del piloto, la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de
			listas de verificación
			.
21. PRIVILEGIOS. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una ATPL deberán ser:
22. ejercer todas las atribuciones del titular de una PPL y una CPL de una aeronave dentro de la categoría y clase de aeronave que correspondan, si procede;
23. en el caso de las categorías de avión y aeronave de despegue vertical, ejercer las atribuciones del titular de una IR; y
24. actuar como PIC y CP de transporte aéreo comercial de una aeronave dentro de la categoría y la clase que correspondan, si procede.
25. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia tiene una validez de 5 años. Véase renovación o nueva expedición en el párrafo 2.2.1.7 de esta parte.
26. RENOVACIÓN. Una ATPL que no haya vencido se puede renovar por otros 5 años si el titular presenta a la Autoridad pruebas satisfactorias de la vigencia de la licencia y el certificado médico y de experiencia y competencia reciente.
27. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la ATPL venció, el solicitante deberá haber recibido instrucción de repaso aceptable para la Autoridad y pasado la prueba de pericia de piloto de aerolínea.

Anexo 1 de la OACI: 2.6.1.1; 2.6.1.2; 2.6.1.4; 2.6.2.1

14 CFR 61.151; 61.153; 61.155; 61.167

JAR-FCL 1: subpartes F y G

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA ATPL: CATEGORÍA DE AVIÓN

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una ATPL(A) deberá haber realizado un mínimo de 1.500 horas de tiempo de vuelo como piloto de avión, de las cuales un máximo de 100 horas pueden haberse efectuado en un FSTD. El solicitante deberá haber realizado en aviones un mínimo de:
	* + 1. 500 horas, ya sea como PIC o integradas por un mínimo de 100 horas como PIC y el tiempo adicional de vuelo que sea necesario como CP desempeñando, bajo la supervisión del PIC, las obligaciones y funciones del PIC; siempre que el método de supervisión sea aceptable para la Autoridad;
			2. 200 horas de tiempo de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 horas deberán cumplirse como PIC o como copiloto desempeñando, bajo la supervisión del PIC, las funciones y obligaciones del PIC, siempre que el método de supervisión sea aceptable para la Autoridad;
			3. 75 horas de tiempo de instrumentos, de las cuales un máximo de 30 horas pueden ser de tiempo de instrucción en tierra por instrumentos; y
			4. 100 horas de vuelo nocturno como PIC o CP.
3. A los titulares de una CPL(H) se les acreditará el 50 por ciento del tiempo de vuelo en helicóptero como PIC al tiempo de vuelo requerido según el párrafo 2.3.7.2(a)(1).
4. El solicitante de una ATPL(A) deberá ser titular de una CPL(A) con instrumentos y habilitación de aeronaves multimotor expedida conforme a esta parte.
5. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una ATPL(A) deberá haber recibido la instrucción de vuelo con doble mando requerida para la expedición de la CPL y la IR.

Nota: Los requisitos de experiencia dispuestos aquí superan los del Anexo 1 de la OACI para la ATPL(A) que fueron modificados en la Enmienda 167 para dar cabida a la adición de la MPL, que da más crédito de tiempo como PIC bajo supervisión, y para incluir los programas integrados de ATPL existentes en algunos Estados, mediante la reducción del tiempo requerido como PIC. Por el momento, esta parte es un método modular para otorgar licencias y no contiene requisitos para la MPL.

1. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la ATPL(A) figuran en las STS de la CAA para una ATPL(A).

Nota 1: Los procedimientos para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control en un vuelo real figuran en el Documento 9868 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG).

Nota 2: La orientación para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control en vuelo real figura en el Documento 10011 de la OACI, Manual de instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave.

Nota 3: El Documento 9625 de la OACI, Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, proporciona orientación sobre la aprobación de los FSTD para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control.

Nota 4: La instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control de aviones se puede integrar en el programa de habilitación de tipo o se puede impartir inmediatamente después, como un módulo adicional.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.5.2; 2.6.3.1; 2.6.3.2; 2.6.3.1.2

14 CFR 61.159(a)

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA ATPL: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una ATPL(H) deberá haber realizado un mínimo de 1.000 horas de tiempo de vuelo como piloto de helicóptero, de las cuales un máximo de 100 horas pueden haberse efectuado en un FSTD. El solicitante deberá haber realizado en helicópteros un mínimo de:
	* + 1. 250 horas, sea como PIC o integradas por un mínimo de 100 horas como PIC y tiempo adicional necesario de vuelo como CP llevando a cabo, bajo la supervisión del PIC, las obligaciones y funciones de un PIC; siempre que el método de supervisión sea aceptable para la Autoridad;
			2. 200 horas de tiempo de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 horas deberán cumplirse como PIC o como copiloto llevando a cabo, bajo la supervisión del PIC, las funciones y obligaciones de un PIC, siempre que el método de supervisión sea aceptable para la Autoridad;
			3. 30 horas de tiempo de instrumentos, de las cuales un máximo de 10 horas pueden ser de tiempo de instrucción en tierra por instrumentos; y
			4. 50 horas de vuelo nocturno como PIC o CP.
3. A los titulares de una CPL(A) se les acreditará el 50 por ciento del tiempo de vuelo en avión como PIC al tiempo de vuelo requerido en el párrafo 2.3.7.3(a)(1) de esta subsección.
4. El solicitante de una ATPL(H) deberá ser titular de una CPL(H) expedida conforme a esta parte.
5. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de ATPL(H) deberá haber recibido la instrucción de vuelo con doble mando requerida para la expedición de una CPL.

Nota: Los requisitos de experiencia dispuestos para PIC aquí superan los del Anexo 1 de la OACI para la ATPL(H) que fueron modificados en la Enmienda 167 para incluir los programas integrados de ATPL existentes en algunos Estados, mediante la reducción del tiempo requerido como PIC. Por el momento, esta parte es un método modular para otorgar licencias.

1. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la ATPL(H) figuran en las STS de la CAA para una ATPL(H).

Anexo 1 de la OACI: 2.6.4.1; 2.6.4.1.2; 2.6.4.2

14 CFR 61.161

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA ATPL: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una ATPL(PL) deberá haber realizado un mínimo de 1500 horas de tiempo de vuelo como piloto de una aeronave de despegue vertical. La Autoridad puede determinar si la experiencia adquirida mediante instrucción en un FSTD es aceptable como parte del total de 1500 horas. El solicitante deberá haber realizado en una aeronave de despegue vertical un mínimo de:
	* + 1. 250 horas, sea como PIC o integradas por un mínimo de 100 horas como PIC y el tiempo adicional de vuelo que sea necesario como CP desempeñando, bajo la supervisión del PIC, las obligaciones y funciones del PIC; siempre que el método de supervisión sea aceptable para la Autoridad.
			2. 100 horas de tiempo de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 50 horas deben realizarse como PIC o como copiloto desempeñando, bajo la supervisión del PIC, las funciones y obligaciones del PIC, siempre que el método de supervisión sea aceptable para la Autoridad.
			3. 75 horas de tiempo de instrumentos, de las cuales un máximo de 30 horas pueden ser de tiempo de instrucción en tierra por instrumentos.
			4. 25 horas de vuelo nocturno como PIC o CP.
3. La Autoridad puede determinar si el tiempo de vuelo de piloto en otra categoría de aeronave se puede acreditar a las 1500 horas de tiempo de vuelo mencionadas en el párrafo 2.3.7.4(a)(1) de esta subsección.
4. El solicitante de una ATPL(PL) deberá ser el titular de una CPL(PL) expedida conforme a esta parte.
5. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una ATPL(PL) deberá haber recibido la instrucción de vuelo con doble mando requerida para la expedición de la CPL(PL) y de la IR.

Nota: Los requisitos de experiencia dispuestos para PIC aquí superan los del Anexo 1 de la OACI para la ATPL(PL) que fueron modificados en la Enmienda 167 para incluir los programas integrados de ATPL existentes en algunos Estados, mediante la reducción del tiempo requerido como PIC. Por ahora, esta parte es un método modular para el otorgamiento de licencias.

1. PRUEBA DE PERICIA. Los requisitos de la prueba de pericia para la ATPL(PL) figuran en las STS de la CAA para una ATPL(PL).

Anexo 1 de la OACI: 2.6.5.1; 2.3.5.1.3R; 2.6.5.2R

14 CFR 61.163

### HABILITACIÓN DE VUELO POR INSTRUMENTOS

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una IR deberá tener como mínimo17 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una IR deberá poseer un certificado médico de clase 1 o 2 expedido conforme a esta parte y que corresponda al nivel de licencia que posee. El solicitante de una IR que posea una PPL deberá haber demostrado su agudeza auditiva tras satisfacer los requisitos de audición para que se le expida un certificado médico de clase 1.
3. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una IR deberá recibir y registrar la instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado en las siguientes materias:
4. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos correspondientes al vuelo IFR; métodos y procedimientos apropiados de los ATS.
5. CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES PARA LA CATEGORÍA DE AERONAVE QUE SE SOLICITA.
	* + 1. Uso, limitaciones y buen funcionamiento de la aviónica, los dispositivos electrónicos e instrumentos necesarios para el control y la navegación de aviones según las IFR y en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; uso y limitaciones de la automatización;
			2. errores de las brújulas al girar y acelerar; límites operacionales de los instrumentos giroscópicos y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo.
6. PLANIFICACIÓN Y PERFORMANCE DE LOS VUELOS PARA LA CATEGORÍA DE AERONAVE QUE SE SOLICITA.
	* + 1. Preparativos e inspecciones previos al vuelo apropiados para volar según las IFR;
			2. planificación de las operaciones de vuelo; preparación y presentación de los planes de vuelo de los ATS según las IFR; procedimientos de configuración del altímetro.
7. ACTUACIÓN HUMANA PARA LA CATEGORÍA DE AERONAVE QUE SE SOLICITA.
	* + 1. Actuación humana correspondiente al vuelo por instrumentos en aeronave;
			2. principios de la gestión de amenazas y errores.
8. METEOROLOGÍA PARA LA CATEGORÍA DE AERONAVE QUE SE SOLICITA.
	* + 1. Aplicación de meteorología aeronáutica; interpretación y uso de informes, cartas y pronósticos; códigos y abreviaturas; usos de la información meteorológica y procedimientos para obtenerla; altimetría;
			2. causas, reconocimiento y efectos del congelamiento; procedimientos de penetración de zona frontal; maneras de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;
			3. en el caso de helicópteros y aeronaves de despegue vertical, efectos del congelamiento del rotor.
9. NAVEGACIÓN PARA LA CATEGORÍA DE AERONAVE QUE SE SOLICITA.
	* + 1. Aeronavegación práctica con sistemas de navegación;
			2. uso, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación usados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje del vuelo; identificación de las fuentes de navegación.
10. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES PARA LA CATEGORÍA DE AERONAVE QUE SE SOLICITA.
	* + 1. Aplicación de la gestión de amenazas y errores a los principios operacionales;
			2. interpretación y uso de documentación aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos aeronáuticos y abreviaturas, y cartas de procedimientos por instrumentos para las fases de salida, en ruta, descenso y aproximación;
			3. procedimientos preventivos y de emergencia; medidas de seguridad relacionados con el vuelo IFR; criterios para el franqueamiento de obstáculos; y
11. RT.
	* + 1. Procedimientos y fraseología de comunicación aplicados a las operaciones IFR de aeronaves; medidas que se deben tomar en caso de fallas de comunicación.
12. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una IR deberá:
13. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + - 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
				2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
			1. pasar la prueba de conocimientos requerida en los temas enumerados en el párrafo 2.3.8.1(c) de esta subsección.
14. EXPERIENCIA E INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una IR deberá haber adquirido la experiencia y la instrucción de vuelo apropiadas para la categoría de aeronave como se especifica en esta parte.
15. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una IR deberán consistir en pilotar una aeronave de la categoría correspondiente según las IFR. Antes de ejercer las atribuciones en una aeronave multimotor, el titular de la habilitación deberá haber cumplido los requisitos del párrafo (g)(3).
16. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la IR tiene una validez de 1 año.
17. RENOVACIÓN.
18. Para renovar la IR de una aeronave monomotor, en los 12 meses calendario anteriores el solicitante deberá efectuar una verificación de competencia en los temas enumerados en las STS de la CAA para una IR.
19. Para renovar la IR de una aeronave multimotor, en los 12 meses calendario anteriores el solicitante deberá efectuar una verificación de competencia en los temas enumerados en las STS de la CAA para una IR.
20. Si un piloto se somete a la verificación de competencia requerida en esta sección en el mes calendario anterior o posterior al mes de vencimiento de esta, para fines de cálculo de la fecha de la próxima verificación de competencia, se considera que el piloto hizo la verificación en el mes de vencimiento.
21. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la IR venció, el solicitante deberá:
22. haber asistido a algún curso de actualización dictado por un instructor autorizado que apruebe que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida; y
23. pasar la prueba de pericia requerida en los temas enumerados en las STS de la CAA para una IR.

Nota: La IR figura en la ATPL(A), la ATPL(PL), la MPL y la CPL(AS). Una Autoridad puede combinar los requisitos de la IR con otras licencias.

*Anexo 1 de la OACI: 2.7.1.1; 2.7.1.2; 2.7.1.3*

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA HABILITACIÓN DE VUELO POR INSTRUMENTOS

1. EXPERIENCIA.
2. El solicitante de una IR deberá poseer una licencia de piloto con categoría de aeronave y, si corresponde, la habilitación de clase para la IR que solicita.
3. El solicitante deberá haber realizado un mínimo de:
	* + 1. 50 horas de tiempo de vuelo de travesía como PIC de aeronave en categorías aceptables para la Autoridad, de las cuales un mínimo de 10 horas deberán ser en la categoría de aeronave que se solicita; y
			2. 40 horas de tiempo de instrumentos en aeronave de las cuales un máximo de 20 horas, o de 30 horas en los casos en que se use un FSTD, pueden ser de tiempo de instrucción en tierra por instrumentos. El tiempo de instrucción en tierra deberá ser bajo la supervisión de un instructor autorizado.
4. INSTRUCCIÓN DE VUELO.
5. El solicitante de una IR deberá tener un mínimo de 10 horas de tiempo de vuelo por instrumentos, según se indica en el párrafo 2.3.8.2(a)(2)(ii) de esta subsección, mientras recibe y registra instrucción con doble mando en una aeronave de un FI autorizado.
6. El instructor se deberá asegurar de que el solicitante tenga experiencia operacional en las siguientes áreas como mínimo al nivel de desempeño requerido del titular de una IR:
	* + 1. procedimientos previos al vuelo, incluido el uso del manual de vuelo o un documento equivalente y los documentos apropiados de los ATS en la preparación de un plan de vuelo IFR.
			2. inspección previa al vuelo, uso de listas de verificación, rodaje en tierra y verificaciones previas al despegue;
			3. procedimientos y maniobras para operar según las IFR en condiciones normales, anormales y de emergencia que incluyan por lo menos:
				1. transición a vuelo por instrumentos en el despegue;
				2. salidas y llegadas estándar por instrumentos;
				3. procedimientos y navegación en ruta según las IFR;
				4. procedimientos de espera;
				5. aproximaciones por instrumentos a los mínimos especificados;
				6. procedimientos de aproximación frustrada; y
				7. aterrizajes después de aproximaciones por instrumentos;
			4. maniobras en vuelo y características particulares del vuelo.
7. Si las atribuciones de la IR se van a ejercer en una aeronave multimotor, el solicitante deberá haber recibido instrucción de vuelo por instrumentos con doble mando en una aeronave de ese tipo con un FI autorizado. El instructor se deberá asegurar de que el solicitante tenga experiencia en la operación de la aeronave únicamente por referencia a instrumentos con un motor inactivo o simuladamente inactivo.
8. PERICIA. El solicitante de una IR deberá:
9. haber recibido una anotación de un instructor autorizado en la que certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida;
10. Haber demostrado, al pasar una prueba de pericia, la capacidad de desempeñar las áreas de operación descritas en las STS de la CAA para una IR, con un grado de competencia apropiado para las atribuciones que se le conceden al titular de una IR; y para:
	* + 1. reconocer y manejar amenazas y errores;
			2. operar la aeronave dentro de sus limitaciones;
			3. efectuar todas las maniobras con suavidad y precisión;
			4. aplicar buen criterio y mostrar aptitud para el vuelo;
			5. aplicar los conocimientos aeronáuticos;
			6. mantener el control de la aeronave en todo momento de manera que se compruebe la ejecución satisfactoria de un procedimiento o de una maniobra;
			7. conocer y aplicar procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros; y
			8. comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.
11. Haber demostrado, al pasar una prueba de pericia, la capacidad de operar una aeronave multimotor solamente por referencia a instrumentos con un motor inactivo o simuladamente inactivo, descrito en las STS de la CAA para una IR, si las atribuciones de la IR se van a ejercer en esa aeronave.
12. La prueba de pericia y la verificación de competencia de la IR figuran en las STS de la CAA para una IR.

Anexo 1 de la OACI: 2.7.1.1; 2.7.1.2.1.1; 2.7.3.1; 2.7.3.2; 2.7.4.2

### INSTRUCTORES AUTORIZADOS PARA OTORGAR LICENCIAS DE PILOTO

#### REQUISITOS GENERALES

1. APLICABILIDAD.
2. Esta sección contiene los requisitos para la expedición de las licencias, habilitaciones o autorizaciones de instructor; las circunstancias en las que son necesarias dichas habilitaciones y autorizaciones, y las atribuciones y las limitaciones de estas.
3. Todos los instructores deberán leer, hablar, escribir y entender el idioma de [ESTADO] y el inglés, si se requiere.
4. Las licencias, habilitaciones y autorizaciones de instructor que se mencionan a continuación se expiden conforme a esta parte:
	* + 1. licencia de FI;
			2. licencia de GI, con habilitaciones básicas, avanzadas y de vuelo por instrumentos; y
			3. autorización de instructor para instrucción con simulación de vuelo.

Anexo 1 de la OACI: 2.8.1.1

14 CFR 61.185(a)(1); 61.213(a)(3)

JAR-FCL: 1.340

#### REQUISITOS DE LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE VUELO, PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA

1. EDAD. El solicitante de una licencia de FI deberá tener la edad apropiada para la licencia que solicita.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una licencia de FI deberá tener un certificado médico de clase 1.
3. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de FI deberá:
4. haber recibido y registrado instrucción impartida por un instructor autorizado;
5. pasar una prueba de conocimientos para FI sobre:
	* + 1. los temas aeronáuticos para una autorización de estudiante de piloto; las licencias de piloto privado, comercial y de aerolínea correspondientes a la categoría de aeronave para la cual solicita las atribuciones de FI; y
			2. los temas de aeronáutica para la IR aplicables a la categoría para la cual se solicitan atribuciones de FI de vuelo por instrumentos.
6. cumplir los requisitos de instrucción de los conocimientos básicos que se enumeran en el párrafo 2.2.6 de esta parte.
7. EXPERIENCIA. El solicitante de una licencia de FI deberá poseer una licencia para la categoría de aeronave y, si procede, la habilitación de clase o de tipo correspondiente para la habilitación de FI que solicita, como se indica a continuación:
8. para una licencia de instructor de la categoría de avión, ser titular de una CPL(A) o de una ATPL(A) con la IR y las habilitaciones de clase o de tipo correspondientes;
9. para una licencia de instructor de la categoría de aeronave de despegue vertical, ser titular de una CPL(PL) o de una ATPL(PL) con una IR y, según proceda, la habilitación de clase o de tipo correspondientes;
10. para una licencia de instructor de la categoría de helicóptero, ser titular de una CPL(H) o ATPL(H) y las habilitaciones de clase o de tipo correspondientes;
11. para una licencia de instructor de la categoría de globo, ser titular de una CPL(B) con la habilitación de clase correspondiente;
12. para una licencia de instructor de la categoría de dirigible, ser titular de una CPL(AS) y las habilitaciones correspondientes;
13. para una licencia de instructor de la categoría de planeador, ser titular de una CPL(G) y las habilitaciones correspondientes; y
14. para una licencia de instructor de IR, ser titular de una IR de la categoría correspondiente de aeronave.
15. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante de una licencia de FI deberá:
16. haber recibido instrucción de vuelo impartida por un instructor autorizado en técnicas de instrucción de vuelo, que incluya demostraciones, prácticas de los estudiantes, reconocimiento y corrección de los errores comunes en que estos incurren; y
17. haber practicado las técnicas de instrucción en las maniobras y los procedimientos de vuelo en los cuales se prevé que se impartirá instrucción de vuelo.
18. PERICIA. El solicitante de una licencia de FI deberá:
19. recibir una anotación en un libro de a bordo de un instructor autorizado en la que se indique que el solicitante es competente en las áreas de operación mencionadas en el párrafo 2.3.9.2(f)(2) de esta subsección correspondiente a la habilitación de FI que solicita;
20. pasar la prueba de pericia que corresponda a la licencia de FI que solicita en las áreas de operación descritas en las STS de la CAA correspondientes en:
	* + 1. una aeronave que sea representativa de la categoría y, si corresponde, la clase o el tipo de aeronave para la cual solicita la habilitación; o
			2. un FSTD aprobado que sea representativo de la categoría y, si corresponde, de la clase o el tipo de aeronave para la licencia y la habilitación que solicitan, y usado de acuerdo con un curso aprobado impartido en una ATO conforme a la Parte 3 del presente reglamento.
21. ATRIBUCIONES, LIMITACIONES Y CUALIFICACIONES.
22. Un FI está autorizado, dentro de las limitaciones de su licencia de FI y de la licencia y las habilitaciones de piloto, para impartir la instrucción y las anotaciones requeridas y relacionadas con:
	* + 1. una autorización de estudiante de piloto;
			2. una licencia de piloto;
			3. una licencia de FI;
			4. una licencia de GI;
			5. una habilitación de categoría de aeronave;
			6. una habilitación de clase de aeronave;
			7. una IR;
			8. una verificación de competencia o del requisito de experiencia reciente;
			9. una prueba de conocimientos; y
			10. una prueba de pericia.
23. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia de instructor tiene una validez de 2 años.
24. RENOVACIÓN. Una licencia de FI que no haya vencido se puede renovar por otros 24 meses calendario si el titular:
25. pasa la prueba de pericia para:
	* + 1. la renovación de la licencia de FI; o
			2. una habilitación de FI adicional; o
26. presenta a un inspector de la Autoridad:
	* + 1. un registro de la instrucción impartida a los estudiantes que muestre que en los 24 meses calendario anteriores, el FI haya aprobado al menos a cinco estudiantes para que realicen la prueba de pericia con el fin de obtener una licencia o habilitación, y que por lo menos el 80 por ciento de dichos estudiantes haya aprobado la prueba en el primer intento;
			2. un registro que muestre que en los 24 meses calendario anteriores, el FI se desempeñó como piloto inspector de una compañía, instructor principal de vuelo, CP o FI de una compañía en una operación certificada conforme a la Parte 9 del presente reglamento, o en un puesto en el que haya evaluado a pilotos periódicamente; o
			3. un certificado de graduación que muestre que el piloto asistió a algún curso de actualización aprobado de FI que consta de instrucción en tierra y en vuelo, o ambas, en los 90 días anteriores al mes de vencimiento de la licencia de FI.
27. Si un FI cumple los requisitos de renovación en los 90 días anteriores al mes de vencimiento de su licencia de FI:
	* + 1. la Autoridad considerará que el FI cumplió el requisito de renovación en el mes que debía; y
			2. la Autoridad renovará la habilitación actual de FI por otros 24 meses calendario a partir de la fecha de su vencimiento.
28. Un FI puede pasar la prueba de pericia que requiere esta subsección en un curso aprobado e impartido por una ATO certificada conforme a la Parte 3 del presente reglamento.
29. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de FI venció, el solicitante deberá:
30. haber asistido a algún curso de actualización dictado por un instructor autorizado, con una anotación que indique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida; y
31. pasar la prueba de pericia prescrita.
32. LICENCIAS ADICIONALES DE FI. El solicitante de una licencia adicional de FI deberá cumplir los requisitos enumerados en el párrafo 2.3.9.2 de esta subsección correspondientes a la habilitación de FI que solicita.
33. REGISTROS DE FI. Un FI deberá:
34. firmar el libro de a bordo de cada persona a la cual el instructor haya impartido instrucción de vuelo o en tierra.
35. mantener un registro en un libro de a bordo o documento separado que contenga:
	* + 1. el nombre de cada persona cuyo libro de a bordo o licencia de estudiante de piloto haya aprobado ese instructor para las atribuciones de vuelo solo, y la fecha de la anotación; y
			2. el nombre de cada persona que ese instructor haya aprobado para efectuar la prueba de conocimientos o de pericia, y un registro del tipo de prueba, la fecha y los resultados; y
36. conservar los registros que requiere esta subsección por un mínimo de 3 años.
37. LIMITACIONES Y CUALIFICACIONES DEL FI. El titular de una licencia de FI deberá observar las limitaciones y cualificaciones que se describen a continuación.
38. Horas de instrucción. En cualquier período de 24 horas consecutivas, un FI no puede impartir más de 8 horas de instrucción de vuelo.
39. Licencia y habilitaciones requeridas. Un FI no puede impartir instrucción de vuelo en ninguna aeronave para la cual no posea la licencia de piloto y de FI en la categoría correspondiente y, si procede, la habilitación de clase o de tipo.
40. Para la instrucción de vuelo por instrumentos o para una habilitación de tipo que no se limita a las VFR, una IR apropiada en la habilitación de FI y en la licencia de piloto.
41. Limitaciones de las anotaciones. Un FI no puede hacer las anotaciones siguientes:
	* + 1. en una licencia de estudiante de piloto o libro de a bordo para las atribuciones de vuelo solo, a menos que el FI haya:
				1. impartido al estudiante la instrucción de vuelo necesaria para las atribuciones de vuelo solo que requiere esta subsección;
				2. determinado que el estudiante está preparado para efectuar el vuelo de forma segura según las circunstancias conocidas, sujeto a las limitaciones enumeradas en el libro de a bordo del estudiante que el instructor considere necesarias para la seguridad del vuelo;
				3. impartido al estudiante de piloto instrucción sobre la marca y el modelo de aeronave o en una de marca y modelo de aeronave similares en la cual se efectuará el vuelo solo; y
				4. aprobado el libro de a bordo del estudiante de piloto para la marca y el modelo específicos de la aeronave que va a pilotar.
			2. Una licencia y libro de a bordo del estudiante de piloto para las atribuciones de vuelo de travesía solo, a menos que el FI haya determinado que:
				1. la preparación, planificación, equipo y procedimientos de vuelo del estudiante son adecuados para el vuelo propuesto en las condiciones existentes y dentro de cualquiera de las limitaciones enumeradas en el libro de a bordo que el instructor considere necesarias para la seguridad del vuelo; y
				2. el estudiante tiene la anotación adecuada para efectuar el vuelo de travesía solo para la marca y el modelo de la aeronave que vaya a pilotar.
			3. Una licencia y libro de a bordo del estudiante de piloto para vuelo solo en una zona de espacio aéreo de Clase B o en un aeródromo en el espacio aéreo de Clase B a menos que el FI haya:
				1. impartido al estudiante instrucción de vuelo o en tierra en ese espacio aéreo o en ese aeródromo de Clase B; y
				2. determinado que el estudiante tiene la competencia para operar la aeronave de manera segura.

Nota: Según la definición de espacio aéreo de Clase B contenida en el Anexo 11 de la OACI, párrafo 2.6.1, se permiten los vuelos IFR y VFR, y todos los vuelos cuentan con servicio de control de tránsito aéreo y están separados entre sí.

* + - 1. El libro de a bordo de un piloto para un examen del vuelo, a menos que el instructor haya examinado a ese piloto conforme a los requisitos del párrafo 8.4.1.10 del presente reglamento; o
			2. el libro de a bordo de un piloto para una verificación de competencia en vuelo por instrumentos, a menos que el instructor haya sometido a prueba al piloto conforme a los requisitos del párrafo 8.4.1.11 del presente reglamento.
1. Instrucción en un avión multimotor o en un helicóptero. Un FI no puede impartir la instrucción requerida para la expedición de una licencia o habilitación en un avión multimotor o en un helicóptero a menos que cuente con un mínimo de 5 horas de vuelo como PIC en la marca y el modelo específicos de avión multimotor o helicóptero, según corresponda.
2. Cualificaciones del FI para impartir instrucción a los solicitantes por primera vez de una licencia de FI.
	* + 1. Ningún FI puede impartir instrucción a un piloto que nunca haya sido titular de una licencia de FI a menos que ese FI:
				1. posea una licencia de FI en tierra o en vuelo con la habilitación correspondiente, haya tenido esa licencia durante al menos 24 meses y haya impartido un mínimo de 40 horas de instrucción en tierra; o
				2. posea una licencia vigente de FI en tierra o en vuelo con la habilitación correspondiente y haya impartido un mínimo de 100 horas de instrucción en tierra en un curso aprobado por la Autoridad; y
				3. cumpla los requisitos de cualificación prescritos en el párrafo 2.2.6 de esta parte;
				4. para brindar instrucción en preparación para una habilitación de avión o helicóptero, haya impartido un mínimo de 200 horas de instrucción de vuelo como FI; y
				5. para instrucción en preparación para una habilitación de planeador, haya impartido un mínimo de 80 horas de instrucción de vuelo como FI.
3. Prohibición de las autoanotaciones. Un FI no puede hacerse ninguna anotación en su propia licencia, habilitación, examen de vuelo, autorización, atribución de operación, prueba de pericia o prueba de conocimientos que se requiera en esta parte.
4. Instrucción para las categorías II y III. Un FI no puede impartir instrucción en operaciones de categoría II ni III a menos que haya recibido instrucción y aprobado la prueba para las operaciones de categoría II o III, según corresponda.
5. La prueba de pericia y la verificación de competencia para las habilitaciones de FI en las categorías avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical, dirigible, globo y planeador, así como la IR (avión, helicóptero y aeronave de despegue vertical) y otras habilitaciones de tipo figuran en las STS de la CAA correspondientes.

Anexo 1 de la OACI: 2.8.1.1; 2.8.1.3; 2.8.1.4; 2.8.2.1

14 CFR 61.183; 61.189; 61.191; 61.193; 61.195; 61.197; 61.199

JAR-FCL: 1.320; 1.330; 1.335; 1.370; 1.385; 1.400; 1.415

#### AUTORIZACIÓN DE INSTRUCTOR PARA IMPARTIR INSTRUCCIÓN EN SIMULACIÓN DE VUELO

1. Los titulares y extitulares de licencias de piloto profesional que tengan experiencia en instrucción pueden solicitar una autorización para impartir instrucción de vuelo en un FSTD, siempre que el solicitante tenga por lo menos 1 año de experiencia como instructor en FSTD.
2. PERICIA. El solicitante deberá haber demostrado en una prueba de pericia, de la categoría y clase o tipo de aeronave para la cual solicita las atribuciones de autorización de instructor, la capacidad de impartir instrucción en los temas que se enseñarán en tierra.
3. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una autorización consisten en impartir instrucción en un FSTD para que se expida una habilitación de clase o de tipo en la categoría de aeronave correspondiente.
4. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la autorización de instructor para impartir instrucción en simulación de vuelo tendrá una validez de 1 año.
5. RENOVACIÓN. La renovación de la autorización requiere efectuar satisfactoriamente una verificación de competencia.
6. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la autorización venció, el solicitante deberá recibir instrucción de repaso y pasar una prueba de pericia en la categoría y clase o tipo de aeronave para los que se solicitan las atribuciones de autorización de instructor.

Anexo 1 de la OACI: 2.1.8.1(c); 2.1.8.2

#### LICENCIA DE INSTRUCTOR EN TIERRA

1. EDAD. El solicitante de una licencia de GI deberá tener como mínimo 18 años de edad.
2. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de GI deberá:
3. Recibir y registrar la instrucción impartida por un instructor autorizado y pasar una prueba de conocimientos en las áreas aeronáuticas correspondientes a la categoría de la aeronave para la licencia y las habilitaciones que se mencionan a continuación, según corresponda:
	* + 1. para una habilitación de BGI, los conocimientos para un estudiante y una PPL según se enumeran en esta parte;
			2. para una habilitación de AGI, los conocimientos para un estudiante de piloto privado, comercial y de aerolínea en las áreas enumeradas en esta parte; y
			3. para una habilitación de IGI, los conocimientos para la IR según se enumeran en esta parte.
4. Cumplir los requisitos de los aspectos básicos de la instrucción según se enumeran en el párrafo 2.2.6 de esta parte.

14 CFR 61.213

1. ATRIBUCIONES. El titular de una licencia de GI puede ejercer las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
2. El titular de una licencia de GI con una habilitación básica está autorizado para impartir:
	* + 1. instrucción en tierra en los temas aeronáuticos requeridos para que se expida la autorización de estudiante de piloto o PPL, o las habilitaciones conexas;
			2. instrucción en tierra requerida para un examen de vuelo de piloto privado; y
			3. una recomendación para la prueba de conocimientos requerida para que se expida una PPL.
3. El titular de una licencia de GI con una habilitación avanzada está autorizado para impartir:
	* + 1. instrucción en tierra en los temas aeronáuticos requeridos para que se expida cualquier licencia o habilitación;
			2. instrucción en tierra requerida para cualquier examen de vuelo; y
			3. una recomendación para la prueba de conocimientos requerida para la expedición de cualquier licencia.
4. El titular de una habilitación de IGI está autorizado para impartir:
	* + 1. instrucción en tierra en los temas aeronáuticos requeridos para que se expida una IR;
			2. instrucción en tierra requerida para una verificación de competencia en vuelo por instrumentos; y
			3. una recomendación para la prueba de conocimientos requerida para que se expida una IR.
5. El titular de una licencia de GI está autorizado, dentro de las limitaciones de la licencia y las habilitaciones de la licencia de GI, para hacer una anotación en el libro de a bordo o en algún otro registro de instrucción de una persona a quien el titular haya brindado la instrucción o la recomendación especificada en los párrafos en 2.3.9.4(c)(1) a (3) de esta subsección.

14 CFR 61.215

1. VALIDEZ. La licencia de GI tiene una validez de 1 año.
2. RENOVACIÓN. El solicitante de la renovación de una licencia de GI deberá presentar a la Autoridad pruebas satisfactorias de un mínimo de 3 meses de servicio como GI en los últimos 12 meses.
3. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia del GI venció, el solicitante de la nueva expedición deberá recibir instrucción de repaso aceptable para la Autoridad y la anotación de un instructor con licencia en tierra o de vuelo que certifique que la persona demostró competencia satisfactoria en las normas prescritas en esta parte para recibir la licencia y la habilitación.

14 CFR 61.217

### EXAMINADORES DESIGNADOS DE PILOTOS

#### REQUISITOS Y PRUEBA DE PERICIA PARA UN DPE

1. EDAD. El solicitante de una designación de DPE deberá tener como mínimo 21 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una designación de DPE deberá tener un certificado médico de clase 1.
3. CUALIFICACIONES GENERALES. El solicitante de una designación de DPE deberá:
4. poseer como mínimo la licencia o la habilitación de clase o tipo, según corresponda, para la cual solicita autoridad como examinador;
5. poseer como mínimo las habilitaciones de FI para las cuales solicita autoridad como examinador o tener un puesto comparable como piloto inspector de un explotador de servicios aéreos o un puesto comparable en una ATO;
6. tener una reputación de persona íntegra y confiable en el sector y en la comunidad;
7. tener buenos antecedentes como piloto y como FI en materia de accidentes, incidentes e infracciones; y
8. tener una licencia o habilitación de piloto o instructor que nunca haya sido revocada por falsificación o adulteración.
9. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una designación de DPE deberá pasar una prueba de conocimientos previa a la designación en las áreas apropiadas para la categoría de aeronave para la cual solicita la designación.
10. PRUEBA DE PERICIA. El solicitante de una designación de DPE deberá pasar la prueba de pericia administrada por un inspector de la Autoridad que posea una licencia vigente y válida en la categoría apropiada y, si corresponde, las habilitaciones de clase y tipo en las áreas de operación contenidas en las STS de la CAA para la designación correspondiente.
11. MANTENIMIENTO DE LA VIGENCIA. Después de la designación, un DPE deberá mantener la vigencia:
12. asistiendo a cursos de instrucción inicial y periódica dictados por la Autoridad, y
13. manteniendo la vigencia y la validez de los siguientes documentos:
	* + 1. licencia de piloto y, si corresponde, las habilitaciones de clase o tipo correspondientes a la designación;
			2. licencia de FI y habilitaciones aplicables a la designación; y
			3. certificado médico de clase 1.
14. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones de la designación de examinador consisten en administrar pruebas de pericia y verificaciones de competencia para una licencia y las habilitaciones como se enumera en el certificado de designación y en la tarjeta de identificación del DPE.
15. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la designación de examinador tiene una validez de 3 años.
16. RENOVACIÓN.
17. La renovación se hará a discreción de la Autoridad.
18. El solicitante de una renovación deberá pasar la prueba de pericia apropiada en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para la designación correspondiente.
19. DESIGNACIONES ADICIONALES. Cuando la Autoridad considere necesario que un DPE reciba otras designaciones, este:
20. deberá cumplir todos los requisitos dispuestos en esta parte para la designación;
21. no necesitará someterse a otra prueba de conocimientos, siempre que la designación sea para la misma categoría de aeronave.
22. Los requisitos para la designación de un examinador de pilotos figuran en las STS de la CAA correspondientes.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

JAR-FCL 1: subparte I

JAR-FCL 2: subparte I

#### REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EXAMINADORES DE PILOTOS PRIVADOS

1. EXPERIENCIA. PPE: categoría de avión. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(A), las habilitaciones de clase correspondientes y una IR(A);
3. una licencia válida de FI para la categoría de avión y las homologaciones de clase correspondientes.
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 1000 horas en aviones, de las cuales 300 horas se hayan acumulado el año anterior;
			2. 300 horas en la clase de avión para la cual se solicita la designación; y
			3. 100 horas en aviones en vuelo nocturno.
5. 500 horas como FI en avión, que incluyan como mínimo 100 horas de instrucción de vuelo en la clase de avión para la cual se solicita la designación.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

JAR-FCL 1: 1.435

1. EXPERIENCIA. PPE: categoría de helicóptero. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(H) y las habilitaciones de clase correspondientes;
3. una licencia válida de FI en la categoría de helicóptero y las habilitaciones de clase correspondientes;
4. 1000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 500 horas en helicópteros, de las cuales 100 horas se hayan acumulado el año anterior; y
			2. 250 horas en helicópteros, según corresponda a la designación solicitada.
5. 200 horas como FI en helicópteros, según corresponda a la designación solicitada.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

JAR-FCL 2: 2.435

1. EXPERIENCIA. PPE: categoría de aeronave de despegue vertical. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(PL) con una habilitación de aeronave de despegue vertical por instrumentos;
3. una licencia válida de FI con una categoría de aeronave de despegue vertical;
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 1000 horas en aeronave de despegue vertical, de las cuales 300 horas se hayan acumulado el año anterior; y
			2. 100 horas en aeronave de despegue vertical en vuelo nocturno.
5. 500 horas como FI en una aeronave de despegue vertical.

Orden 8900.2 de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. PPE: categoría de dirigible. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(AS) y las habilitaciones de clase correspondientes;
3. una licencia válida de FI en la categoría de dirigible y las habilitaciones de clase correspondientes;
4. 1000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 500 horas en dirigibles, de las cuales 200 horas se hayan acumulado el año anterior; y
			2. 50 horas en dirigibles en vuelo nocturno.
5. 100 horas como FI en dirigibles.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. PPE: categoría de globo. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(B) y las habilitaciones de clase correspondientes;
3. una licencia válida de FI en la categoría de globo y las habilitaciones de clase correspondientes;
4. 200 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 100 horas en globos; y
			2. 20 horas en globos en la clase para la cual se solicita la designación acumuladas el año anterior, incluidos 10 vuelos en globo con un mínimo de 30 minutos de duración cada uno.
5. 50 horas como FI en globos en la clase para la cual se solicita la designación, de las cuales 10 horas se hayan acumulado el año anterior.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. PPE: categoría de planeador. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(G);
3. una licencia válida de FI con una habilitación en la categoría de planeador;
4. 500 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 200 horas en planeadores; y
			2. 10 horas en planeadores acumuladas el año anterior, que incluyan un mínimo de 10 vuelos en planeadores.
5. 100 horas como FI en planeadores.

 Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

#### REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EXAMINADOR DE PILOTOS CON HABILITACIÓN COMERCIAL Y DE VUELO POR INSTRUMENTOS

1. EXPERIENCIA. CIRE: categoría de avión. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(A), las habilitaciones de clase correspondientes y una IR(A);
3. un certificado válido de FI con una habilitación en la categoría de avión, las habilitaciones de clase correspondientes y una habilitación de vuelo de avión por instrumentos;
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 1000 horas en aviones, de las cuales 300 horas se hayan acumulado el año anterior;
			2. 500 horas en la clase de avión para la cual se solicita la designación;
			3. 100 horas de vuelo nocturno en aviones;
			4. 100 horas de tiempo de vuelo por instrumentos en condiciones reales o simuladas; y
			5. para que la Autoridad realice las pruebas de pericia en aviones grandes o con turbinas:
				1. 300 horas en aviones grandes o con turbinas, de las cuales 50 horas sean en el tipo de avión para el cual se solicita la designación; y
				2. 25 horas por cada tipo adicional de avión grande para el cual se solicita la designación;
5. 500 horas como FI en aviones, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 100 horas de instrucción de vuelo impartidas en la clase de avión aplicable a la designación solicitada; y
			2. 250 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales 200 horas se hayan impartido en aviones.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. CIRE: categoría de helicóptero. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(H), las habilitaciones de clase correspondientes y una habilitación de vuelo en helicóptero por instrumentos;
3. un certificado válido de FI con una habilitación en la categoría de helicóptero, las habilitaciones de clase correspondientes y una habilitación de vuelo en helicóptero por instrumentos;
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 500 horas en helicópteros, de las cuales 100 horas se hayan acumulado el año anterior;
			2. 100 horas de tiempo de vuelo por instrumentos en condiciones reales o simuladas;
			3. para que la Autoridad realice las pruebas de pericia en aviones grandes o con turbinas:
				1. 100 horas en helicópteros grandes, de las cuales 50 horas sean en el tipo de helicóptero para el cual se solicita la designación, y
				2. 25 horas por cada tipo adicional de helicóptero grande para el cual se solicita la designación;
5. 250 horas como FI en helicópteros que incluyan, como mínimo:
	* + 1. 100 horas de instrucción de vuelo impartidas en helicóptero; y
			2. 50 horas de instrucción de vuelo en helicópteros por instrumentos.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. CIRE: categoría de aeronave de despegue vertical. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL con una habilitación en la categoría de aeronave de despegue vertical, las habilitaciones de clase correspondientes y una habilitación de vuelo de aeronave de despegue vertical por instrumentos;
3. un certificado válido de FI con una habilitación en la categoría de aeronave de despegue vertical, las habilitaciones de clase correspondientes y una habilitación de vuelo de aeronave de despegue vertical por instrumentos;
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 1000 horas en aeronaves de despegue vertical, de las cuales 300 horas se hayan acumulado el año anterior;
			2. 100 horas de vuelo nocturno en aeronaves de despegue vertical;
			3. 100 horas de tiempo de vuelo por instrumentos en condiciones reales o simuladas; y
			4. para que la Autoridad realice las pruebas de pericia en aeronaves grandes o con turbinas de despegue vertical:
				1. 300 horas en aeronaves grandes o con turbinas de despegue vertical, de las cuales 50 horas sean en el tipo de aeronave de despegue vertical para la cual se solicita la designación; y
				2. 25 horas por cada tipo adicional de avión grande para el cual se solicita la designación;
5. 500 horas como FI en aeronaves de despegue vertical, que incluyan, como mínimo:
	* + 1. 250 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales 200 horas se hayan impartido en aeronaves de despegue vertical.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

#### REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EXAMINADORES DE PILOTOS COMERCIALES

1. EXPERIENCIA. CE: categoría de helicóptero. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(H);
3. un certificado válido de FI con una habilitación en la categoría de helicóptero;
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 500 horas en helicópteros, de las cuales 100 horas se hayan acumulado el año anterior;
			2. para que la Autoridad realice las pruebas de pericia en helicópteros grandes:
				1. 100 horas en helicópteros grandes, de las cuales 50 horas sean en el tipo de helicóptero para el cual se solicita la designación, y
				2. 25 horas por cada tipo adicional de helicóptero grande para el cual se solicita la designación;
5. 250 horas como FI en helicópteros, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 50 horas de instrucción de vuelo en helicópteros por instrumentos.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. CE: categoría de dirigible. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(AS) y las habilitaciones de clase correspondientes;
3. una licencia válida de FI en la categoría de dirigible y las habilitaciones de clase correspondientes;
4. 1000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 500 horas en dirigibles, de las cuales 200 horas se hayan acumulado el año anterior; y
			2. 50 horas en dirigibles en vuelo nocturno.
5. 100 horas como FI en dirigibles.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. CE: categoría de globo. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una CPL(B) y las habilitaciones de clase correspondientes;
3. una licencia válida de FI en la categoría de globo y las habilitaciones de clase correspondientes;
4. 200 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 100 horas en globos; y
			2. 20 horas en globos en la clase para la cual se solicita la designación acumuladas el año anterior, que incluyan 10 vuelos en globos de una duración mínima de 30 minutos cada uno;
5. una CPL(B) y la habilitación de la clase correspondiente expedida al menos 1 año antes de la designación;
6. 50 horas como FI en globos en la clase para la cual se solicita la designación, de las cuales 10 horas se hayan acumulado el año anterior.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. CE: categoría de planeador. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una habilitación de CPL(G);
3. una licencia válida de FI con una habilitación en la categoría de planeador;
4. 500 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 250 horas en planeadores; y
			2. 20 horas en planeadores en el año anterior que incluyan un mínimo de 50 vuelos en planeadores;
5. 200 horas como FI que incluyan 100 horas de instrucción de vuelo impartidas en planeadores.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

#### REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EXAMINADORES DE PILOTOS DE AEROLÍNEA

1. EXPERIENCIA. ATPE: categoría de avión. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una ATPL(A), las habilitaciones de clase pertinentes y una habilitación de vuelo de avión por instrumentos;
3. un certificado válido de FI con una habilitación en la categoría de avión, las habilitaciones de clase pertinentes y una habilitación de vuelo de avión por instrumentos;
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 1500 horas en aviones, de las cuales 300 horas se hayan acumulado el año anterior;
			2. 500 horas en la clase de avión para la cual se solicita la designación;
			3. 100 horas de vuelo nocturno en aviones;
			4. 200 horas en aviones complejos;
			5. 100 horas de tiempo de vuelo por instrumentos en condiciones reales o simuladas;
			6. para que la Autoridad realice las pruebas de pericia en aviones grandes o con turbinas:
				1. 300 horas en aviones grandes o con turbinas, de las cuales 50 horas sean en el tipo de avión para el cual se solicita la designación; y
				2. 25 horas por cada tipo adicional de avión grande para el cual se solicita la designación;
5. 500 horas como FI en aviones que incluyan, como mínimo:
	* + 1. 100 horas de instrucción de vuelo impartidas en la clase de avión aplicable a la designación solicitada;
			2. 250 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales 200 horas se hayan impartido en aviones; y
			3. 150 horas de instrucción de vuelo impartidas para una CPL(A), una ATPL(A) o una IR(A).

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. ATPE: categoría de helicóptero. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una ATPL(H), las habilitaciones de clase pertinentes y una habilitación de vuelo de helicópteros por instrumentos;
3. un certificado válido de FI con una habilitación en la categoría de helicóptero, las habilitaciones de clase pertinentes y una habilitación de vuelo de helicópteros por instrumentos;
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 1200 horas en helicópteros, de las cuales 100 horas se hayan acumulado el año anterior;
			2. 100 horas de tiempo de vuelo por instrumentos en condiciones reales o simuladas; y
			3. para que la Autoridad realice las pruebas de pericia en helicópteros grandes:
				1. 100 horas en helicópteros grandes, de las cuales 50 horas sean en el tipo de helicóptero para el cual se solicita la designación, y
				2. 25 horas por cada tipo adicional de helicóptero grande para el cual se solicita la designación;
5. 250 horas como FI en helicópteros, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 100 horas de instrucción de vuelo impartidas en helicóptero; y
			2. 50 horas de instrucción de vuelo en helicópteros por instrumentos.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

1. EXPERIENCIA. ATPE: categoría de aeronave de despegue vertical. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. una ATPL(PL), las habilitaciones de clase aplicables y una habilitación de aeronave de despegue vertical por instrumentos;
3. un certificado válido de FI con una habilitación en la categoría de aeronave de despegue vertical, las habilitaciones de clase aplicables y una habilitación de aeronave de despegue vertical por instrumentos;
4. 2000 horas como PIC, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 1500 horas en aeronaves de despegue vertical, de las cuales 300 horas se hayan acumulado el año anterior;
			2. 100 horas de vuelo nocturno en aeronaves de despegue vertical;
			3. 100 horas de tiempo de vuelo por instrumentos en condiciones reales o simuladas; y
			4. para que la Autoridad realice las pruebas de pericia en aeronaves grandes o con turbinas de despegue vertical:
				1. 300 horas en aeronaves grandes o con turbinas de despegue vertical, de las cuales 50 horas sean en el tipo de aeronave de despegue vertical para la cual se solicita la designación; y
				2. 25 horas por cada tipo adicional de avión grande para el cual se solicita la designación;
5. 500 horas como FI en aeronaves de despegue vertical, que incluyan como mínimo:
	* + 1. 250 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales 200 horas se hayan impartido en aeronaves de despegue vertical; y
			2. 150 horas de instrucción de vuelo impartidas para una CPL(PL), una ATPL(PL) o una IR(PL).

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

#### REQUISITOS DE EXPERIENCIA PARA EL EXAMINADOR DE LOS INSTRUCTORES DE VUELO

1. El solicitante de una designación de examinador deberá tener como mínimo:
2. los requisitos para una designación de CE o de CIRE, según corresponda a la categoría y clase de aeronave pertinente a la designación de examinador de instructores de vuelo (FIE) solicitada; y.
3. una designación de CE o de CIRE expedida por lo menos un año antes de la designación como FIE.

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

JAR-FCL 1: 1.460

### LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA

Nota 1: En el Apéndice C de la Resolución A38-12 de la Asamblea de la OACI se decide que hasta que entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías, clases o tipos específicos de aeronaves, los certificados expedidos o convalidados según los reglamentos nacionales del Estado contratante en que está matriculada la aeronave deberán ser reconocidos por otros Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluidos los aterrizajes y despegues.

Nota 2: La OACI aún no ha formulado normas de certificación. Entretanto, no es necesario considerar que toda certificación cumple automáticamente las SARP de los anexos de la OACI conexos, entre otros, los anexos 1, 6 y 8, hasta que se formulen las SARP relativas al RPAS.

Nota 3: No obstante la Resolución A38-12 de la Asamblea de la OACI, el Artículo 8 del Convenio de Chicago garantiza a cada Estado contratante la soberanía absoluta sobre la autorización de la operación de las RPA sobre su territorio.

Nota 4: Las disposiciones de esta sección son para las operaciones IFR internacionales del RPAS.

Anexo 2 de la OACI: Apéndice 4, 2.3 y las notas del párrafo 2.0

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una RPL deberá tener como mínimo 18 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una RPL deberá poseer un certificado médico de clase 3 vigente o de clase 1 vigente.
3. ÁREAS DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una RPL deberá demostrar un nivel de conocimientos pertinente a las atribuciones que se confieren al titular de una RPL y pertinente a la categoría de una RPA y la RPS conexa que se prevé que se incluyan en la RPL en las siguientes materias como mínimo:
4. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos correspondientes al titular de una RPL; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los ATS;
			2. normas y reglamentos correspondientes al vuelo IFR; métodos y procedimientos apropiados de los ATS.
5. CONOCIMIENTO GENERAL DE LOS RPAS:
	* + 1. los principios relativos al manejo y el funcionamiento de motores, sistemas e instrumentos;
			2. las limitaciones de utilización de la categoría pertinente de RPA y de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;
			3. la utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de aeronave pertinente;
			4. procedimientos de mantenimiento de células, sistemas y motores de la RPA apropiada;
			5. para giroaviones y aeronaves de despegue vertical, transmisión (tren de engranajes de reducción) cuando corresponda;
			6. la utilización y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para mando y navegación de una RPA según las IFR y en IMC;
			7. instrumentos de vuelo, instrumentos giroscópicos, límites operacionales y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;
			8. para dirigibles, propiedades físicas y aplicaciones prácticas de los gases;
			9. conocimiento general de la RPS:
				1. principios relativos al manejo y funcionamiento de los sistemas e instrumentos;
				2. la utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de la RPS pertinente;
				3. procedimientos en caso de mal funcionamiento;
			10. conocimiento general del enlace de C2:
				1. tipos distintos de enlaces de C2, características operacionales y limitaciones;
				2. la utilización y estado de funcionamiento de los sistemas de enlaces de C2;
				3. procedimientos en caso de un mal funcionamiento del enlace de C2;
			11. capacidades de detección y evasión del RPAS.
6. PERFORMANCE, PLANIFICACIÓN Y CARGA DEL VUELO.
	* + 1. Efectos de la distribución de la carga y la masa en el manejo de una RPA, características y performance del vuelo; cálculos de masa y centrado;
			2. el uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue o lanzamiento, aterrizaje y otros datos de performance;
			3. la planificación previa al vuelo y en ruta apropiada para las operaciones IFR del RPAS; la preparación y presentación de los planes de vuelo IFR de los ATS; los procedimientos apropiados de los ATS; los procedimientos de configuración del altímetro;
			4. en el caso de dirigibles, giroaviones y aeronaves de despegue vertical, la influencia de la carga externa en su manejo.
7. ACTUACIÓN HUMANA.
	* + 1. Actuación humana correspondiente a la RPA y el vuelo por instrumentos, incluidos los principios de la gestión de amenazas y errores.
8. METEOROLOGÍA.
	* + 1. La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de dicha información; altimetría
			2. meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;
			3. las causas, el reconocimiento y la influencia del engelamiento; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;
			4. en el caso de giroaviones y aeronaves de despegue vertical, la influencia del congelamiento en el rotor;
			5. en el caso de operaciones altitud, meteorología práctica a elevadas altitudes, q incluso la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; las corrientes en chorro.
9. NAVEGACIÓN.
	* + 1. la navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para la navegación; conocimiento de los principios y las características de los sistemas de navegación pertinentes; y el manejo del equipo del RPAS;
			2. la utilización, las limitaciones y el estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y navegación;
			3. la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayudas para la navegación;
			4. los principios y características de sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo del RPAS.
10. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.
	* + 1. Aplicación de la gestión de amenazas y errores a la performance operacional;

Nota: Se puede consultar material de orientación sobre cómo aplicar la gestión de amenazas y errores en el Documento 9868 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG), y en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

* + - 1. interpretación y uso de documentación aeronáutica como AIP, NOTAM, códigos aeronáuticos y abreviaturas, y cartas de procedimientos por instrumentos para las fases de salida, en ruta, descenso y aproximación;
			2. procedimientos para configurar el altímetro;
			3. procedimientos preventivos y de emergencia; medidas de seguridad relativas a los vuelos con IFR; criterios de franqueamiento de obstáculos;
			4. procedimientos operacionales para el transporte de carga; peligros potenciales de las mercancías peligrosas y su manejo;
			5. requisitos y métodos para impartir información de seguridad a los miembros de la tripulación de un vuelo pilotado a distancia;
			6. en el caso de un giroavión y, si corresponde, de las aeronaves de despegue vertical, descenso vertical lento con motor; efecto de suelo; pérdida por retroceso de pala; vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC;
			7. procedimientos operacionales para transferencias y coordinación; y
			8. procedimientos operacionales para enlaces de C2 normales y anormales.
1. PRINCIPIOS DE VUELO.
	* + 1. Principios de vuelo; y
2. RT.
	* + 1. Procedimientos y fraseología para RT; medidas que se deben tomar en caso de fallas en la comunicación.
3. PERICIA.
4. El solicitante de una RPL deberá haber demostrado todas las competencias del modelo de competencia adaptado que apruebe la Autoridad al nivel requerido, actuar como PIC a distancia de una operación del RPAS de la categoría apropiada de la RPA y la RPS asociada.

Nota: Se puede consultar material de orientación para el marco de competencias de la OACI, así como la metodología para adaptar ese marco a los RP y preparar un programa de instrucción basada en competencias en el Documento 9868, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG).

1. Si las atribuciones del RP se van a ejercer en una RPA multimotor, el solicitante deberá haber demostrado tener la capacidad de operar según las IFR con capacidades de propulsión degradadas.

#### EXPERIENCIA, INSTRUCCIÓN DE VUELO Y PRUEBA DE PERICIA PARA LA LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA

1. EXPERIENCIA. El solicitante de una RPL deberá haber obtenido experiencia durante la instrucción en la operación de la RPA y la RPS asociada para demostrar satisfactoriamente las competencias requeridas en el párrafo 2.3.11.14 de esta parte.
2. INSTRUCCIÓN PARA LA RPL.
3. Para cumplir los requisitos de la RPL, el solicitante deberá haber completado un curso de instrucción reconocido. La instrucción se deberá basar en competencias y, si corresponde, en un ambiente de operaciones con tripulación múltiple.
4. Durante la instrucción, el solicitante de una RPL deberá haber adquirido las competencias y las pericias fundamentales necesarias para desempeñarse como RP de una RPA certificada para operaciones IFR.
5. El solicitante de una RPL deberá haber recibido instrucción con doble mando para la RPL en una RPA y la RPS conexa que imparte un instructor de RPAS autorizado. El instructor de RPAS deberá asegurarse de que el solicitante tenga la experiencia operacional en todas las fases de vuelo y la envolvente de vuelo completa de un RPAS, incluidas las condiciones anormales y de emergencia, prevención y recuperación de la pérdida de control para las categorías de interés y las operaciones IFR.
6. Si las atribuciones del RP se van a ejercer en una RPA multimotor, el solicitante deberá haber recibido instrucción de vuelo por instrumentos con doble mando para la RPL en una RPA multimotor de la categoría apropiada de un instructor de RPAS autorizado. El instructor de RPAS se deberá asegurar de que el solicitante tenga experiencia en la operación de la RPA de la categoría apropiada con los motores inactivos o simuladamente inactivos.

Anexo 1 de la OACI: 2.13.1.1; 2.13.1.2; 2.13.1.3; 2.13.1.4

#### ESPECIFICACIONES GENERALES RELATIVAS AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

1. Nadie deberá actuar como PIC a distancia ni como CP a distancia de una RPA en ninguna de las siguientes categorías de RPA a menos que sea titular de una RPL expedida de conformidad con las disposiciones de esta parte:
2. avión
3. dirigible
4. planeador
5. giroavión de despegue vertical
6. globo libre
7. La categoría de RPA deberá anotarse como habilitación de categoría en la RPL.
8. El solicitante de una RPL deberá, antes de la expedición de alguna RPL o habilitación, cumplir los requisitos de edad, experiencia, instrucción de vuelo, competencias y aptitud psicofísica según se especifiquen para esa RPL o habilitación.
9. El solicitante de una RPL o habilitación deberá demostrar, del modo que determine la Autoridad, que cumple con los requisitos en materia de conocimientos y pericia estipulados para dicha RPL o habilitación.
10. Las RPL se deberán convalidar o convertir de acuerdo con los requisitos de esa parte.

Anexo 1 de la OACI: 2.11.1.1; 2.11.1.2; 2.11.1.3; 2.11.1.4

Anexo 2 de la OACI, Apéndice 4: 2.3

#### HABILITACIONES DE CATEGORÍA

1. Cuando se establecen, las habilitaciones de categoría deberán ser para las categorías de RPA enumeradas en el párrafo 2.3.11.3 de esta parte.
2. El titular de una RPL que desee agregar otras habilitaciones de categoría a esa licencia deberá cumplir con los requisitos estipulados en esta parte relativas al RPAS apropiado para las atribuciones de la habilitación de categoría que solicite.

*Anexo 1 de la OACI: 2.11.2*

#### HABILITACIONES DE CLASE Y DE TIPO

1. Se deberá establecer una habilitación de clase para la RPA y la RPS conexa, certificadas para operaciones con un solo RP y de maniobrabilidad, performance y características comparables, a menos que la Autoridad considere necesaria una habilitación de tipo.
2. Se deberá establecer una habilitación de tipo para la RPA y la RPS conexa, certificadas para volar con una tripulación mínima de, por lo menos, dos RP o siempre que la Autoridad lo considere necesario.

Nota: Cuando se establezca una habilitación común de tipo, esto se hará solo para una RPA con características similares en términos de procedimientos de operación, sistemas y manejo.

1. Cuando el solicitante de una RPL demuestre las competencias para la expedición inicial de una RPL, la categoría y las habilitaciones de clase o de tipo apropiadas de la RPA y la RPS asociada que se usen en la demostración se deberán indicar en esa RPL.
2. Los niveles de performance que se deben alcanzar para operar la clase o el tipo de RPA para la cual se expiden las habilitaciones deberán estar a disposición del público.

*Anexo 1 de la OACI: 2.11.3*

#### CIRCUNSTANCIAS EN LAS QUE SE REQUIEREN HABILITACIONES DE CLASE Y DE TIPO

1. Un Estado contratante que haya expedido una RPL no permitirá que el titular de esa RPL actúe como PIC a distancia ni como CP a distancia de una RPA y la RPS asociada, a menos que el titular haya recibido las siguientes autorizaciones:
2. La habilitación de clase apropiada que se especifica en el párrafo 2.3.11.5(a) de esta parte, o
3. una habilitación de tipo cuando se requiera de acuerdo con las disposiciones del párrafo 2.3.11.5(b) de esta parte.
	* + 1. Cuando se expida una habilitación de tipo que limite las atribuciones para actuar como CP a distancia o como RP únicamente durante la fase de crucero del vuelo, esa limitación se deberá anotar en la habilitación.
			2. Cuando se expida una habilitación de clase que limite las atribuciones para actuar como RP únicamente durante la fase de crucero del vuelo, esa limitación se deberá anotar en la habilitación.
4. Para los vuelos de instrucción, de ensayo o para los especiales realizados sin remuneración, la Autoridad podrá proporcionar por escrito una autorización especial al titular de la RPL, en lugar de expedir la habilitación de clase o de tipo prevista en el párrafo 2.3.11.6(a) de esta subsección. Esta autorización deberá tener una validez limitada al tiempo necesario para efectuar el vuelo específico.

*Anexo 1 de la OACI: 2.11.4*

#### REQUISITOS PARA EXPEDIR HABILITACIONES DE CLASE Y DE TIPO

1. El solicitante de una RPL deberá haber demostrado las competencias necesarias para la operación segura de una RPA de la clase para la cual desee la habilitación.
2. Habilitación de tipo según lo estipulado en 2.3.11.5 de esta parte
3. El solicitante de una RPL deberá:
	* + 1. haber adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en el tipo de RPA de que se trate y la RPS conexa o el FSTD conexo en los aspectos siguientes:
				1. los procedimientos y maniobras normales de vuelo en todas sus fases;
				2. los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento del equipo, tales como el motor, el enlace C2, otros sistemas y la célula;
				3. los procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación por instrumentos, de aproximación frustrada y de aterrizaje en condiciones normales, anormales y de emergencia y también la falla simulada del motor;
				4. para recibir una habilitación de tipo en la categoría de avión, capacitarse en la prevención y recuperación de la pérdida de control; y

Nota 1: Los procedimientos para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control figuran en el Documento 9868 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG).

Nota 2: La orientación para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control figura en el Documento 10011 de la OACI, Manual de instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave.

Nota 3: El Documento 9625 de la OACI, Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, contiene orientación sobre la aprobación de los FSTD para la instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control.

Nota 4: La instrucción sobre prevención y recuperación de la pérdida de control de aviones se puede integrar en el programa de habilitación de tipo o se puede impartir inmediatamente después, como un módulo adicional.

* + - * 1. procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros, que incluirán la asignación de tareas del RP, la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación.

Nota: Cabe hacer notar el párrafo 2.3.11.9 de esta parte sobre las cualificaciones requeridas para los RP que imparten instrucción sobre RPAS.

* + - 1. Haber demostrado las competencias requeridas para la operación segura del tipo aplicable de RPA y la RPS conexa, y haber demostrado las pericias para el manejo del enlace C2 pertinentes a las obligaciones de un PIC a distancia o de un CP a distancia, según corresponda.

Nota: El Documento 9379 de la OACI, Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal, contiene orientación sobre la naturaleza general de la cualificación transferible y los créditos transferibles.

*Anexo 1 de la OACI: 2.11.5*

#### UTILIZACIÓN DE UN DISPOSITIVO DE INSTRUCCIÓN PARA SIMULACIÓN DE VUELO PARA LA ADQUISICIÓN DE EXPERIENCIA Y DEMOSTRACIÓN DE COMPETENCIAS

1. La utilización de un FSTD para la adquisición de experiencia o la ejecución de las maniobras exigidas para la demostración de competencias, a los efectos de la expedición de una RPL o una habilitación, será aprobada por la Autoridad, la cual se asegurará de que el FSTD utilizado es apropiado para tal fin.

*Anexo 1 de la OACI: 2.11.6*

#### CIRCUNSTANCIAS EN LAS QUE SE REQUIERE AUTORIZACIÓN PARA IMPARTIR INSTRUCCIÓN PARA UNA LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA

1. Ningún Estado contratante que haya expedido una RPL permitirá que su titular imparta la instrucción para RPL exigida para expedir una RPL o habilitación, a menos que dicho titular haya recibido la debida autorización de dicho Estado contratante. La debida autorización comprenderá:
2. una habilitación de instructor de RPAS en la RPL del titular; o
3. la autorización para actuar como agente de una ATO que haya sido facultada por la Autoridad para impartir instrucción para la RPL; o
4. una autorización específica otorgada por el Estado contratante que expidió la RPL.
5. Ningún Estado contratante permitirá que una persona imparta instrucción en un FSTD para expedir una RPL o una habilitación, a menos que dicha persona tenga o haya tenido una RPL apropiada o cuente con la instrucción y experiencia de vuelo en RPAS adecuadas y haya recibido la debida autorización de dicho Estado contratante.

*Anexo 1 de la OACI: 2.11.7*

#### RECONOCIMIENTO DEL TIEMPO DE VUELO EN RPAS

1. El estudiante de RP tendrá derecho a que se le acredite por completo todo el tiempo de vuelo que haya efectuado solo y en instrucción en un RPAS con doble mando a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para expedir inicialmente una RPL.
2. El titular de una RPL tendrá derecho a que se le acredite por completo todo el tiempo de vuelo que haya efectuado en instrucción en un RPAS con doble mando a cuenta del tiempo total de vuelo en RPAS exigido para acceder al grado superior de licencia de PIC a distancia.
3. El titular de una RPL tendrá derecho a que se le acredite por completo todo el tiempo de vuelo que haya efectuado solo o en instrucción en un RPAS con doble mando, en una nueva categoría de RPA o para obtener una nueva habilitación, a cuenta del tiempo total de vuelo en RPAS exigido para dicha habilitación.
4. Cuando el titular de una licencia de RPL actúe como CP a distancia de una RPA certificada para ser operada por un solo RP, pero que el Estado contratante exija que debe ser operada por un CP a distancia, tendrá derecho a que se le acredite un máximo del 50 % del tiempo que haya volado como CP a distancia en un RPAS a cuenta del total del tiempo de vuelo con RPAS exigido para acceder al grado superior de licencia de PIC a distancia. El Estado contratante puede autorizar que el tiempo de vuelo en un RPAS se acredite por completo, a cuenta del tiempo de vuelo total en un RPAS necesario si el RPAS está equipado para ser volar con un CP a distancia y vuela con tripulación múltiple.
5. Cuando el titular de una RPL actúe como CP a distancia de una RPA certificada para volar con un CP a distancia, tendrá derecho a que se acredite por completo dicho tiempo de vuelo con RPAS, a cuenta del tiempo total de vuelo con RPAS exigido para acceder al grado superior de licencia de PIC a distancia.
6. Cuando el titular de una RPL actúe como PIC a distancia bajo supervisión, tendrá derecho a que se le acredite por completo dicho tiempo de vuelo en un RPAS, a cuenta del tiempo total de vuelo en un RPAS exigido para acceder al grado superior de licencia de PIC a distancia.
7. Al momento de solicitar una nueva habilitación, el titular de la RPL tendrá derecho a que se le acredite la experiencia de tiempo de vuelo en un RPAS como RP de una RPA. La Autoridad determinará si dicha experiencia es aceptable y, en tal caso, la consiguiente reducción de los requisitos de experiencia exigidos para expedir una habilitación.

Nota: El tiempo total de vuelo en un RPAS requerido se deriva del programa de capacitación basada en competencias aprobado.

*Anexo 1 de la OACI: 2.11.8*

#### LIMITACIÓN DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS PILOTOS A DISTANCIA QUE CUMPLEN 60 AÑOS Y RESTRICCIÓN DE LA ATRIBUCIONES DE LOS PILOTOS A DISTANCIA QUE CUMPLEN 65 AÑOS

1. Ningún Estado contratante que haya expedido una RPL permitirá que el titular de esta actúe como piloto en un RPAS que se encuentre dedicado a operaciones de transporte aéreo comercial internacional cuando el titular de la licencia haya cumplido los 60 años o, en el caso de las operaciones con más de un piloto, cuando haya cumplido los 65 años.

Anexo 1 de la OACI: 2.11.9

#### ATRIBUCIONES DEL TITULAR DE UNA LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA Y CONDICIONES QUE SE DEBEN OBSERVAR PARA EJERCERLAS

1. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en los párrafos 2.3.11.4 y 2.3.11.5, las atribuciones del titular de una RPL deberán ser:
2. actuar como PIC a distancia de una RPA y la RPS conexa, certificadas para operaciones con un solo piloto a distancia;
3. actuar como CP a distancia de una RPA y la RPS conexa, que requieren un CP a distancia;
4. actuar como PIC a distancia de una RPA y la RPS conexa, que requieren un CP a distancia; y
5. actuar como PIC a distancia o como CP a distancia de un RPAS según las IFR.
6. Antes de ejercer las atribuciones en vuelo nocturno, el titular de una RPL deberá haber recibido instrucción con doble mando en una RPA y la RPS conexa en vuelo nocturno, que haya incluido despegues, aterrizajes y navegación.

Nota: Ciertas atribuciones inherentes a la RPL se restringen de conformidad con el párrafo 2.3.11.11 de esta parte cuando el titular de una RPL haya cumplido 60 y 65 años.

#### HABILITACIÓN DE INSTRUCTOR DE RPAS

#### ESTUDIANTE DE PILOTO A DISTANCIA

1. Un estudiante de RP deberá cumplir los requisitos que prescribe el Estado contratante interesado. En la prescripción de esos requisitos, los Estados contratantes comprobarán que las atribuciones concedidos no permitirían que el estudiante de RP constituya un peligro para la navegación aérea.
2. Un estudiante de RP no deberá volar solo en una RPA a menos que lo haga bajo supervisión o con la autorización de un instructor de RPAS reconocido.
3. Un estudiante de RP no deberá volar solo en una RPA en operaciones internacionales con RPAS salvo por acuerdo especial o general al respecto entre los Estados contratantes interesados.
4. APTITUD PSICOFÍSICA.
5. Ningún Estado contratante permitirá que un estudiante de RP vuele solo en una RPA, a menos que sea titular de un certificado médico de clase 3 vigente o de un certificado médico de clase 1 vigente.

Nota: Un certificado médico de clase 1 puede ser esencial para una persona en particular según su ambiente de trabajo y las responsabilidades laborales en el contexto de una aplicación específica del RPAS.

Anexo 1 de la OACI: 2.12

#### LICENCIA DE PILOTO A DISTANCIA

Nota: Las disposiciones de esta sección son para las operaciones IFR internacionales del RPAS.

Anexo 1 de la OACI: 2.13

Anexo 1 de la OACI: 2.14

#### REQUISITOS PARA EXPEDIR HABILITACIONES

1. CONOCIMIENTOS.
2. El solicitante deberá demostrar la capacidad de evaluar competentemente a los estudiantes con respecto al modelo de competencias adaptado que se usa en el programa de instrucción reconocida.
3. El solicitante deberá haber concluido satisfactoriamente la instrucción y tener las cualificaciones de una ATO preparada para dictar programas de instrucción basada en competencias.
4. El programa de instrucción para instructores de RPAS se deberá centrar en la adquisición de competencias en las áreas específicas que se mencionan a continuación:
	* + 1. el modelo de competencia adaptado del programa de instrucción de RP de acuerdo con el sistema de calificaciones definido que use el operador del RPAS o la ATO;
			2. de acuerdo con la evaluación y el sistema de calificaciones del operador del RPAS o la ATO, hacer evaluaciones mediante la observación de comportamientos; obtener pruebas objetivas de los comportamientos observables del modelo de competencia adaptado que se use;
			3. reconocer y enfatizar el desempeño que cumpla las normas de competencia;
			4. determinar las causas raíz de las desviaciones inferiores a las normas previstas de desempeño; e
			5. identificar las situaciones que podrían causar disminuciones inaceptables de los márgenes de seguridad.
5. El solicitante deberá haber cumplido los requisitos de competencia para la expedición de una RPL según corresponda a la categoría de RPA y la RPS conexa.
6. Además, el solicitante deberá haber demostrado un nivel de competencia apropiado para las atribuciones que se conceden al titular de una habilitación de instructor de RPAS, como mínimo, en las áreas que se mencionan a continuación:
	* + 1. técnicas de instrucción práctica;
			2. evaluación del desempeño del estudiante en las asignaturas respecto a las cuales se imparte instrucción teórica;
			3. proceso de aprendizaje;
			4. elementos de una enseñanza eficaz;
			5. principios de la instrucción basada en la competencia, incluidas las evaluaciones de los estudiantes;
			6. evaluación de la efectividad del programa de instrucción;
			7. planificación de lecciones;
			8. técnicas de instrucción en el aula;
			9. uso de ayudas pedagógicas, así como los FSTD, según corresponda;
			10. análisis y corrección de errores de los estudiantes;
			11. actuación humana relativa al RPAS, el vuelo por instrumentos y la instrucción de RPL, incluidos los principios de la gestión de amenazas y errores; y

Nota: Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana, incluida la gestión de amenazas y errores, pueden encontrarse en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

* + - 1. peligros que presenta el simular fallas y mal funcionamiento en la aeronave.
1. PERICIA.
2. El solicitante deberá haber aprobado una evaluación formal de competencias antes de impartir instrucción y evaluaciones en un programa de instrucción basado la competencia.
3. La evaluación de competencias se realizará durante una sesión de instrucción práctica en la categoría de RPA y la RPS conexa para las cuales se solicitan atribuciones de instructor de RPAS, que incluya instrucción previa y posterior al vuelo e instrucción en tierra, según corresponda.
4. La evaluación de competencias la deberá efectuar una persona autorizada por la Autoridad.
5. EXPERIENCIA.
6. El solicitante deberá haber cumplido los requisitos para la expedición de una RPL, mantener la competencia y cumplir los requisitos de experiencia reciente para la licencia.
7. El solicitante deberá tener instrucción y experiencia suficientes para alcanzar el nivel de competencia requerido en todas las tareas, maniobras, operaciones y principios requeridos, así como los métodos de instrucción relativos al párrafo 2.3.11.16(c).
8. INSTRUCCIÓN PARA LA RPL.

El solicitante deberá, bajo la supervisión de un instructor de RPAS reconocido por la Autoridad para ese fin:

1. haber recibido instrucción en las técnicas de instrucción de RPAS que incluya demostraciones, prácticas de los estudiantes, reconocimiento y corrección de los errores comunes en que estos incurren; y
2. haber practicado las técnicas de instrucción en las maniobras y los procedimientos de vuelo en los cuales se prevé que se impartirá instrucción para la RPL.

#### ATRIBUCIONES DEL TITULAR DE LA HABILITACIÓN Y CONDICIONES QUE DEBEN OBSERVARSE

1. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en el párrafo 2.11.1.8, las atribuciones del titular de una habilitación de instructor de RPAS serán:
2. supervisar los vuelos que los estudiantes de RP realicen solos; y
3. impartir instrucción de RPL para el otorgamiento de la RPL y de la habilitación de instructor de RPAS, siempre que el instructor de RPAS:
	* + 1. sea titular, como mínimo, de la RPL y la habilitación para la cual se imparte instrucción, en la categoría de RPA apropiada y la RPS conexa;
			2. ser titular de la RPL y la habilitación necesaria para actuar como el PIC en la categoría de RPA y la RPS conexa en las cuales se imparte la instrucción; y
			3. tener aprobados en la RPL las atribuciones que se confieren a un instructor de RPAS.
4. Para poder dictar un curso de instrucción para la RPL en un entorno de operaciones con tripulación múltiple, el solicitante deberá también haber cumplido todos los requisitos de cualificación de instructor.

Anexo 1 de la OACI: 2.14

## LICENCIA, HABILITACIONES E INSTRUCTORES DE INGENIEROS DE VUELO Y EXAMINADORES DESIGNADOS DE INGENIEROS DE VUELO

### APLICABILIDAD

1. Esta subparte prescribe los requisitos para la expedición, renovación y nueva expedición de la licencia y habilitaciones de FE y las designaciones de los DFEE.

### REGLA GENERAL RELATIVA A LAS LICENCIAS Y HABILITACIONES DE INGENIERO DE VUELO

* 1. Nadie deberá actuar como FE de una aeronave matriculada en [ESTADO] a menos que tenga una licencia válida o un certificado de convalidación que muestre el cumplimiento de los requisitos dispuestos en esta parte y que sea apropiada para las obligaciones que deberá desempeñar.
1. Para los vuelos de instrucción, de ensayo o para los especiales realizados sin remuneración, la Autoridad puede proporcionar por escrito una autorización especial al titular de la licencia, en lugar de expedir la habilitación de clase o de tipo prevista en esta parte. La validez de dicha autorización estará limitada al tiempo necesario para realizar el vuelo de que se trate.
2. Antes de que se le expida al solicitante una licencia de FE y habilitación de clase, deberá cumplir los requisitos en materia de edad, conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica y competencia lingüística estipulados para dicha licencia o habilitación.
3. El solicitante de la renovación o la nueva expedición de una licencia de FE y habilitación de clase deberá cumplir los requisitos especificados en la presente para dicha licencia y habilitación.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.1; 1.2.1.1; 3.1.1; 3.1.1.1

14 CFR 63.3; 63.31.

JAR-FCL 4.010

### AUTORIDAD PARA ACTUAR COMO MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

1. A partir del 2 de noviembre de 2022, nadie podrá actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave matriculada en [ESTADO] a menos que tenga una licencia válida o un certificado de convalidación que muestre el cumplimiento de los requisitos aquí previstos y sea pertinente para las obligaciones que deberá desempeñar.
2. Nadie puede actuar como FE de una aeronave a menos que tenga la debida licencia de FE y la habilitación de clase correspondiente arla aeronave en que vaya a volar.
3. A partir del 3 de noviembre de 2022, nadie podrá actuar como miembro de la tripulación de vuelo de una aeronave o como miembro de la tripulación de un vuelo pilotado a distancia de un RPAS matriculado en [ESTADO] a menos que tenga una licencia válida o un certificado de convalidación que muestre que se han cumplido los requisitos aquí previstos y que sea apropiado a las obligaciones que deberá desempeñar.
4. A partir del 3 de noviembre de 2022, el RP deberá llevar consigo la debida licencia durante las operaciones aéreas internacionales.

Nota: A partir del 3 de noviembre de 2022, esta sección tendrá el título Autoridad para actuar como miembro de la tripulación de vuelo o como miembro de la tripulación de un vuelo pilotado a distancia.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.1; 3.1.1; 3.1.1.1

14 CFR 63.3

JAR-FCL 4.010

### LICENCIA, HABILITACIÓN DE CLASE Y REQUISITOS DE EXPERIENCIA DE INGENIERO DE VUELO

#### LICENCIA DE INGENIERO DE VUELO

1. EDAD. El solicitante de una licencia de FE y habilitación de clase deberá tener como mínimo 18 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una licencia de FE y habilitación de clase deberá tener un certificado médico de clase 2.
3. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de FE y habilitación de clase deberá recibir y registrar instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado en las siguientes materias:
4. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos aplicables al titular de la licencia de FE; normas y reglamentos que rigen las operaciones de una aeronave civil pertinentes a las obligaciones de un FE.
5. CONOCIMIENTOS GENERALES Y DE AERONAVES.
	* + 1. Los principios básicos de los grupos propulsores, turbinas de gas o motores alternativos, características de los combustibles, sistemas de combustibles, incluidos los sistemas de control de combustibles, lubricantes y sistemas de lubricación, postquemadores y sistemas de inyección, función y operación del encendido y de los sistemas de puesta en marcha de motores;
			2. los principios relativos al funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones de utilización de los grupos propulsores de las aeronaves; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores;
			3. células, mandos de vuelo, estructuras, conjuntos de las ruedas, frenos y sistemas antideslizantes, corrosión y fatiga, e identificación de daños y defectos estructurales;
			4. sistemas anticongelantes y de protección la lluvia;
			5. sistemas de presurización y aire acondicionado, sistemas de oxígeno;
			6. sistemas hidráulicos y neumáticos;
			7. teoría básica de electricidad, sistemas eléctricos (CA y CC), instalación eléctrica de la aeronave, empalmes y apantallamiento;
			8. los principios de funcionamiento de los instrumentos, brújulas, piloto automático, equipo de radiocomunicaciones, radioayudas para la navegación y radar, sistemas de gestión del vuelo, pantallas y aviónica;
			9. las limitaciones de las aeronaves correspondientes;
			10. los sistemas de protección, detección, supresión y extinción de incendios;
			11. la utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de las aeronaves pertinentes;
6. PERFORMANCE, PLANIFICACIÓN Y CARGA DEL VUELO.
	* + 1. La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de masa y centrado;
			2. el uso y la aplicación práctica de los datos de performance, incluidos los procedimientos de control de vuelo de crucero.
7. ACTUACIÓN HUMANA.
	* + 1. Actuación humana y CRM pertinente al FE, incluidos los principios de la gestión de amenazas y errores.

Nota: Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana, incluida la gestión de amenazas y errores, pueden encontrarse en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

1. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.
	* + 1. Los principios de mantenimiento, procedimientos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, notificación de averías, inspecciones previas al vuelo, procedimientos de precaución durante el abastecimiento de combustible y el uso de potencia externa; el equipo instalado y los sistemas de la cabina;
			2. los procedimientos normales, anormales y de emergencia;
			3. los procedimientos operacionales para el transporte de carga en general y de mercancías peligrosas;
2. PRINCIPIOS DE VUELO.
	* + 1. Fundamentos de la aerodinámica.
3. RT.
4. procedimientos y fraseología para RT;
5. NAVEGACIÓN.
	* + 1. Fundamentos de la navegación;
			2. principios y funcionamiento de los sistemas autónomos.; y
6. METEOROLOGÍA.
	* + 1. Aspectos operacionales de la meteorología.
7. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de FE y habilitación de clase deberá:
8. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
9. pasar la prueba de conocimientos requerida.
10. EXPERIENCIA.
11. El solicitante de una licencia de FE y habilitación de clase deberá haber realizado, bajo la supervisión de una persona reconocida por la Autoridad para tal fin, un mínimo de 100 horas de tiempo de vuelo en el desempeño de las funciones de FE, de las cuales 50 horas pueden haberse efectuado en un FSTD aprobado por la Autoridad. Esta experiencia se deberá haber obtenido:
	* + 1. en un avión para el cual se requiere un FE; y
			2. en un avión que tenga al menos tres motores con una potencia nominal mínima de 800 caballos de fuerza cada uno o su equivalente en aeronaves con motores de turbina.
12. El titular de una CPL/IR(A) o de una ATPL(A) puede recibir 30 horas de crédito a cuenta de las 100 horas de tiempo de vuelo.
13. El solicitante de una licencia de FE y habilitación de clase deberá tener experiencia operacional en el desempeño de las funciones de un FE, bajo la supervisión de un FE reconocido por la Autoridad para tal fin, por lo menos en las áreas siguientes:
	* + 1. PROCEDIMIENTOS NORMALES:
				1. inspecciones previas al vuelo;
				2. procedimientos de abastecimiento y ahorro de combustible;
				3. inspección de los documentos de mantenimiento;
				4. procedimientos normales en el puesto de pilotaje durante todas las fases del vuelo;
				5. coordinación de la tripulación para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros;
				6. notificación de averías.
			2. PROCEDIMIENTOS ANORMALES Y DE ALTERNATIVA (DE RESERVA).
				1. reconocimiento del funcionamiento anormal de los sistemas de una aeronave;
				2. uso de procedimientos anormales y de alternativa (de reserva).
			3. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA.
				1. reconocimiento de las condiciones de emergencia; y
				2. utilización de procedimientos apropiados de emergencia.
14. PERICIA.
15. El solicitante de una licencia de FE y habilitación de clase deberá:
	* + 1. haber recibido una anotación de un instructor autorizado en la que certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de pericia requerida; y
			2. haber demostrado, al pasar la prueba de pericia requerida, la capacidad de desempeñar, como FE de una aeronave, las obligaciones y los procedimientos descritos en el párrafo 2.4.4.1(e)(3) de esta subsección con un grado de competencia apropiado para las atribuciones que se confieren al titular de una licencia de FE, y para:
				1. utilizar los sistemas de las aeronaves dentro de sus capacidades y limitaciones;
				2. demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;
				3. aplicar los conocimientos aeronáuticos;
				4. desempeñar todas sus funciones como parte integrante de la tripulación con el resultado satisfactorio asegurado; y
				5. comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.
16. Los requisitos de la prueba de pericia para un FE figuran en las STS de la CAA para un FE.
17. El uso de un FSTD con fines de instrucción o prueba de alguna de las maniobras requeridas deberá ser apropiado para la tarea y aprobado por la Autoridad.
18. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una licencia de FE y una habilitación de clase deberán consistir en actuar como FE en cualquier tipo de aeronave en la cual el titular haya demostrado un nivel de conocimientos y pericia.
19. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia de FE y la habilitación de clase tendrá una validez de 5 años.
20. RENOVACIÓN. La licencia de FE puede ser renovada mediante presentación a la Autoridad de pruebas de haber pasado satisfactoriamente una verificación de competencia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un FE.
21. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de FE venció, el solicitante deberá haber recibido instrucción de repaso aceptable para la Autoridad y pasado la prueba de pericia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un FE.

Anexo 1 de la OACI: 3.3.1.1; 3.3.1.2; 3.3.1.2.1; 3.3.1.3.1; 3.3.1.3.1.1; 3.3.1.3.2; 3.3.1.4;
3.3.1.4.1; 3.3.1.4.2; 3.3.1.5; 3.3.2; 3.3.2.1; 3.3.2.2

14 CFR 63.35; 63.37; 63.39; 121.407.

JAR-FCL 4: 4.160; 4.165; 4.005(a)(4); Apéndice 1 a 4.220

#### HABILITACIONES DE CLASE PARA INGENIEROS DE VUELO

1. La Autoridad puede expedir las siguientes habilitaciones de clase para que figuren en la licencia de un FE cuando el solicitante cumpla los requisitos enunciados en esta parte para la habilitación solicitada:
2. propulsión por motor alternativo;
3. propulsión por turbohélice; y
4. propulsión por turborreactor.
5. HABILITACIONES ADICIONALES. Con el fin de reunir los requisitos para una habilitación adicional de clase, el solicitante deberá:
6. concluir satisfactoriamente un curso de instrucción de FE apropiado para la habilitación adicional de clase que se solicita;
7. pasar la prueba de conocimientos apropiada para la clase para la cual se solicita la habilitación adicional; y
8. pasar la prueba de pericia apropiada para la clase para la cual se solicita la habilitación adicional.

Anexo 1 de la OACI: 3.3.2.2

14 CFR 63.33

JAR-FCL 4: 4.22

#### REQUISITOS DE EXPERIENCIA RECIENTE

1. Ningún titular de una licencia de FE y habilitación de clase deberá ejercer las atribuciones de la licencia de FE a menos que haya realizado en los últimos 6 meses calendario:
2. un mínimo de 50 horas de tiempo de vuelo como FE; o
3. una verificación de competencia.

14 CFR 121.453

JAR-FCL 4: 4.026

#### PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA LA LICENCIA DE INGENIERO DE VUELO

1. Los requisitos de la prueba de pericia y la verificación de competencia para la licencia de FE figuran en las STS de la CAA para un FE.

### LICENCIAS PARA INSTRUCTORES DE INGENIEROS DE VUELO

#### REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE INGENIEROS DE VUELO Y HABILITACIÓN DE CLASE

* 1. EDAD. El solicitante de una licencia de FEI y habilitación de clase deberá tener como mínimo 18 años de edad.
1. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una licencia de FEI deberá tener un certificado médico de clase 2.
2. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de FEI deberá haber cumplido:
3. los requisitos de instructor indicados en el párrafo 2.2.6 de esta parte; y
4. cualquier otro requisito adicional que pueda imponer la Autoridad.
5. EXPERIENCIA. El solicitante de una licencia de FEI y habilitación de clase deberá poseer al menos una licencia de FE y una habilitación de clase válidas y vigentes para las cuales se solicita la licencia de instructor y realizar un mínimo de 1500 horas de vuelo como FE.
6. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante deberá:
7. haber recibido instrucción de vuelo impartida por un instructor autorizado en las áreas de técnicas de instrucción de vuelo, que incluyan demostraciones, desempeño y prácticas de los estudiantes, reconocimiento y corrección de los errores comunes en que estos incurren; y
8. haber practicado las técnicas de instrucción en las maniobras y los procedimientos de vuelo en los cuales se prevé que se impartirá instrucción de vuelo.
9. ATRIBUCIONES. Las atribuciones de una licencia de FEI y habilitación de clase consisten en impartir instrucción en vuelo y en tierra a los solicitantes de una licencia de FE y anotar a los solicitantes para la prueba de conocimientos o de pericia, según corresponda.
10. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia de FEI tendrá una validez de 2 años.
11. RENOVACIÓN. Una licencia de FEI que no haya vencido se puede renovar por otros 24 meses calendario si el titular presenta a la Autoridad prueba de que en los 12 meses anteriores a la fecha de vencimiento:
12. recibió instrucción de repaso aceptable para la Autoridad; o
13. impartió por lo menos una de las siguientes partes de un curso aprobado para una licencia de FE o habilitación de clase:
	* + 1. una sesión en simulador de 3 horas como mínimo; o
			2. un ejercicio de vuelo de 1 hora como mínimo que incluya por lo menos dos despegues y aterrizajes.
14. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de FEI venció, el solicitante deberá:
15. haber recibido instrucción de repaso aceptable para la Autoridad; y
16. pasar la prueba de pericia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un FE.

JAR-FCL 4: subparte H

#### AUTORIZACIÓN DE INSTRUCTOR PARA IMPARTIR INSTRUCCIÓN EN SIMULACIÓN DE VUELO

1. Los titulares o extitulares de licencias de FE que tengan experiencia en instrucción pueden solicitar una autorización para impartir instrucción de vuelo en un FSTD siempre que el solicitante tenga por lo menos 1 año de experiencia como instructor en FSTD.
2. PERICIA. El solicitante deberá haber demostrado en una prueba de pericia, en la categoría y en la clase o el tipo de aeronave para la cual solicita las atribuciones de autorización como instructor, la capacidad de impartir instrucción en los temas sobre los que se impartirá instrucción de tierra.
3. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una autorización consisten en impartir instrucción en un FSTD para que se expida una habilitación de clase o de tipo en la categoría de aeronave correspondiente.
4. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la autorización de instructor para impartir instrucción en simulación de vuelo tendrá una validez de 1 año.
5. RENOVACIÓN. La renovación de la autorización requiere efectuar satisfactoriamente una verificación de competencia.
6. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la autorización venció, el solicitante deberá recibir instrucción de repaso y pasar una prueba de pericia en la categoría y clase o tipo de aeronave para los que se solicitan las atribuciones de autorización de instructor.

JAR-FCL 4: 4.305; 4.405

### EXAMINADORES DESIGNADOS DE INGENIEROS DE VUELO

#### REQUISITOS

* 1. EDAD. El solicitante de una designación de DFEE deberá tener como mínimo 21 años de edad.
1. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una designación de DFEE deberá tener un certificado médico de clase 2.
2. CUALIFICACIÓN. El solicitante de una designación de DFEE deberá:
3. ser titular como mínimo de la licencia de FE y habilitación de clase para la cual solicita autoridad como examinador;
4. tener un mínimo de 1500 horas de tiempo de vuelo como FE;
5. haber sido titular de una licencia de FEI o de una autorización de aviador inspector de FE de una compañía preferentemente por un mínimo de 1 año.
6. tener una reputación de persona íntegra y confiable en el sector y en la comunidad;
7. tener buenos antecedentes como FE en materia de accidentes, incidentes e infracciones; y
8. tener una licencia de FE o habilitación de clase y una licencia de FEI o autorización de CP que nunca hayan sido revocadas por falsificación ni adulteración.
9. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una designación de DFEE deberá pasar una prueba de conocimientos previa a la designación en las áreas apropiadas para la licencia o habilitación de clase para la cual solicita la designación.
10. PRUEBA DE PERICIA. El solicitante de una designación de DFEE deberá pasar una prueba de pericia sobre los elementos mencionados en las STS de la CAA para un examinador de FE administrada por un inspector de la Autoridad que sea titular de una licencia vigente y válida de FE con la habilitación de clase correspondiente.
11. MANTENIMIENTO DE LA VIGENCIA. Después de la designación, un DFEE deberá mantener la vigencia:
12. asistiendo a los cursos de instrucción inicial y periódica impartida por la Autoridad, y
13. manteniendo la vigencia y la validez de los siguientes documentos:
	* + 1. licencia de FE y habilitación de clase correspondiente; y
			2. certificado médico de clase 1.
14. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones de la designación de DFEE consisten en administrar pruebas de pericia y verificaciones de competencia para una licencia de FE y las habilitaciones de clase correspondientes que figuran en el certificado de designación y en la tarjeta de identificación de DFEE.
15. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la designación de DFEE tiene una validez de 3 años.
16. RENOVACIÓN.
17. La renovación se hará a discreción de la Autoridad.
18. El solicitante de una renovación deberá pasar la prueba de pericia apropiada en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un examinador de FE.
19. DESIGNACIONES ADICIONALES. Cuando la Autoridad considere necesario que un DFEE reciba designaciones adicionales de habilitación de clase, deberá cumplir todos los requisitos mencionados en esta parte para acceder a dicha designación.

JAR-FCL 4: subparte H

Orden 8900.2C de la FAA, Capítulo 7: Sección 1

Orden 8900.1 de la FAA, Volumen 13, Capítulo 2, Sección 3, párrafo 13-108(A) y (B)

#### PRUEBA DE PERICIA PARA EXAMINADORES DESIGNADOS DE INGENIEROS DE VUELO

* 1. Los requisitos de la prueba de pericia para la ATPL(PL) figuran en las STS de la CAA para una ATPL(PL).

## LICENCIA DE NAVEGANTE

### LICENCIA DE AERONAVEGANTE, INSTRUCTORES Y EXAMINADORES DESIGNADOS

#### APLICABILIDAD

* 1. Esta subparte prescribe los requisitos para la expedición, renovación y nueva expedición de una licencia de FN.

### REGLA GENERAL RELATIVA A LAS LICENCIAS DE NAVEGANTE

1. Nadie podrá actuar como FN de una aeronave matriculada en [ESTADO] a menos que tenga una licencia válida que muestre el cumplimiento de los requisitos contenidos esta parte y que sea apropiada para las obligaciones que deberá desempeñar.
2. Antes de que se le expida al solicitante una licencia de FN, este deberá cumplir los requisitos pertinentes en materia de edad, conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica y competencia lingüística estipulados para dicha licencia.
3. Para la renovación o la nueva expedición de una licencia de FN, un solicitante deberá cumplir los requisitos estipulados en esta parte para dicha licencia.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.1; 1.2.1.1; 1.2.1.2; 1.2.1.3; 3.1.1; 3.1.1.1

14 CFR 63.3

### AUTORIDAD PARA ACTUAR COMO MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN DE VUELO

1. Nadie deberá actuar como tripulante de vuelo de una aeronave matriculada en [ESTADO] a menos que sea titular de una licencia válida que muestre el cumplimiento de los requisitos estipulados en esta parte y que sea apropiada para las obligaciones que deberá desempeñar.
2. Nadie puede actuar como FN de una aeronave a menos que sea titular de la licencia de FN apropiada.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.1, 3.1.1.1

14 CFR 63.3

### LICENCIA DE NAVEGANTE

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una licencia de FN deberá tener como mínimo 18 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una licencia de FN deberá tener un certificado médico de clase 2.
3. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de FN deberá recibir y registrar la instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado en las siguientes materias al nivel de conocimiento apropiado para las atribuciones de un FN:
4. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos correspondientes al titular de una licencia de FN; métodos y procedimientos apropiados para los ATS;
5. PLANIFICACIÓN Y PERFORMANCE DE LOS VUELOS.
	* + 1. La influencia de la carga y de la distribución de la masa en la performance de la aeronave;
			2. el uso de los datos de performance de despegue, aterrizaje y de otras operaciones, incluidos los procedimientos de control en vuelo de crucero;
			3. la planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de planes de vuelo requeridos por los ATS; los procedimientos apropiados de los ATS; los procedimientos de configuración del altímetro.
6. ACTUACIÓN HUMANA.
	* + 1. Actuación humana pertinente al FN, incluidos los principios de la gestión de amenazas y errores.

Nota: Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana, incluida la gestión de amenazas y errores, pueden encontrarse en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

1. METEOROLOGÍA.
	* + 1. La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de dicha información; altimetría;
			2. meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afecten a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;
2. NAVEGACIÓN.
	* + 1. Los procedimientos de navegación a estima, la isobárica y la astronómica; la utilización de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación aérea y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga distancia;
			2. la utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica y de los instrumentos necesarios para la navegación de la aeronave;
			3. la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta y aproximación; la identificación de las radioayudas para la navegación;
			4. los principios, características y utilización de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;
			5. la esfera celeste, incluido el movimiento de los cuerpos celestes, así como la selección e identificación de estos para su observación y para la transformación de las observaciones en datos utilizables; calibración de sextantes; forma de completar los documentos de navegación;
			6. las definiciones, unidades y fórmulas utilizadas en la navegación aérea.
3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.
	* + 1. La interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos y las cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para la salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación.
4. PRINCIPIOS DE VUELO.
5. Principios de vuelo; y
6. RT.
7. procedimientos y fraseología para RT.
8. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de FN deberá:
9. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
10. pasar la prueba de conocimientos requerida en los temas enumerados en el párrafo 2.5.4.1(c) de esta subsección.
11. EXPERIENCIA. El solicitante de una licencia de FN:
12. Deberá presentar prueba satisfactoria, por ejemplo, un libro de a bordo, de la siguiente experiencia:
	* + 1. el solicitante deberá haber realizado, en el desempeño de las funciones de FN, un mínimo de 200 horas de tiempo de vuelo aceptable para la Autoridad en una aeronave que se utilice en vuelos de travesía, usando observaciones astronómicas, radionavegación y navegación a estima que incluyan un mínimo de 30 horas de vuelo de noche; y
			2. el solicitante presentará pruebas de haber determinado satisfactoriamente en vuelo la posición de la aeronave y de haber utilizado dicha información para la navegación de la aeronave:
				1. de noche: un mínimo de 25 veces mediante observaciones astronómicas; y
				2. de día: no menos de 25 veces mediante observaciones astronómicas en combinación con los sistemas de navegación autónomos o por referencias externas.
13. Puede recibir 30 horas de crédito de tiempo de vuelo como titular de una licencia de piloto a cuenta de las 200 horas de tiempo de vuelo requeridas según el párrafo 2.5.4.1(e)(1) de esta subsección.
14. PERICIA. El solicitante de una licencia de FN habrá demostrado, al pasar la prueba de pericia requerida en las STS de la CAA para un FN, la capacidad actuar como FN de una aeronave con un grado de competencia apropiado para las atribuciones que se confieren al titular de una licencia de FN, y:
15. reconocer y manejar amenazas y errores;
16. demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;
17. aplicar los conocimientos aeronáuticos;
18. desempeñar todas sus funciones como parte integrante de la tripulación; y
19. comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo.
20. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una licencia de FN deberán consistir en actuar como FN de cualquier aeronave.
21. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia de FN tiene una validez de 5 años.
22. REQUISITOS DE EXPERIENCIA RECIENTE. Ningún titular de una licencia de FN deberá ejercer las atribuciones de la licencia de FN a menos que haya realizado en los últimos 6 meses calendario:
23. un mínimo de 30 horas de tiempo de vuelo como FN; o
24. una verificación de competencia.
25. RENOVACIÓN DE LA LICENCIA DE FN. Para renovar la licencia, el solicitante deberá pasar una verificación de competencia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un FN.
26. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de FN venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad y pasado la prueba de pericia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un FN.

Anexo 1 de la OACI: 1.3.3.12; 3.1.1.1; 3.2.1.1; 3.2.1.2; 3.2.1.3.1; 3.2.1.3.1.1; 3.2.1.3.2; 3.2.1.4; 3.2.1.5; 3.2.2

14 CFR 63: subparte C

#### PRUEBA DE PERICIA Y VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA LA LICENCIA DE NAVEGANTE

* 1. Las áreas de operación de la prueba de pericia y la verificación de competencia figuran en las STS de la CAA para un FN.

### REQUISITOS PARA INSTRUCTOR DE AERONAVEGANTES

#### REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE AERONAVEGANTES

1. EDAD. El solicitante de una licencia de instructor de FN deberá tener como mínimo 18 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una licencia de instructor de FN deberá tener un certificado médico de clase 2.
3. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de instructor de FN deberá haber cumplido:
4. los requisitos de instructor indicados en el párrafo 2.2.6 de esta parte; y
5. todo requisito adicional que pueda especificar la Autoridad.
6. EXPERIENCIA. El solicitante de una licencia de instructor de FN deberá poseer al menos una licencia de FN válida y vigente para la cual solicita la licencia de instructor y cumplir un mínimo de 1500 horas de vuelo como FN.
7. INSTRUCCIÓN DE VUELO. El solicitante deberá:
8. haber recibido instrucción de vuelo impartida por un instructor autorizado en las áreas de técnicas de instrucción de vuelo, que incluya demostraciones, desempeño y prácticas de los estudiantes, reconocimiento y corrección de los errores comunes en que estos incurren; y
9. haber practicado las técnicas de instrucción en los procedimientos en los cuales se prevé que se impartirá instrucción de vuelo.
10. ATRIBUCIONES. Las atribuciones de una licencia de instructor de FN consisten en impartir instrucción en tierra y en vuelo a los solicitantes de una licencia de FN y recomendar a dichos solicitantes para que presenten una prueba de conocimientos o de pericia, según corresponda.
11. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia de instructor de FN tiene una validez de 2 años.
12. RENOVACIÓN. Una licencia de instructor de FN que no haya vencido se puede renovar por otros 24 meses calendario si el titular presenta a la Autoridad prueba de que en los 12 meses anteriores a la fecha de vencimiento:
13. realizó un mínimo de dos ejercicios de vuelo en un curso aprobado para la licencia de FN o habilitación de clase en las cuales la posición de la aeronave se determinó haciendo uso de sistemas de navegación astronómica, electrónica y de tierra; o
14. asistió a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.
15. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de instructor de navegante venció, el solicitante deberá:
16. haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad; y
17. pasar la prueba de pericia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un FN.

Anexo 1 de la OACI: 3.2.1.1; 3.2.1.2; 3.2.1.3; 3.2.1.4

### EXAMINADORES DESIGNADOS DE NAVEGANTES

#### REQUISITOS

1. EDAD. El solicitante de una designación de DFNE deberá tener como mínimo 21 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una designación de DFNE deberá tener un certificado médico de clase 1.
3. CUALIFICACIÓN. El solicitante de una designación de DFNE deberá:
4. ser titular de una licencia de FN para la cual solicita autoridad como examinador;
5. tener una reputación de persona íntegra y confiable en el sector y en la comunidad;
6. tener buenos antecedentes como FN en materia de accidentes, incidentes e infracciones; y
7. tener una licencia de FN que nunca haya sido revocada por falsificación ni adulteración.
8. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una designación de DFNE deberá pasar una prueba de conocimientos previa a la designación en las áreas correspondientes para la licencia o habilitación para la cual solicita la designación.
9. PRUEBA DE PERICIA. El solicitante de una designación de DFNE deberá pasar una prueba de pericia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un examinador de FN administrada por un inspector de la Autoridad que posea una licencia vigente y válida de FN.
10. MANTENIMIENTO DE LA VIGENCIA. Después de la designación, un DFNE deberá mantener la vigencia:
11. asistiendo a un curso de instrucción inicial y luego periódica impartida por la Autoridad, y
12. manteniendo la vigencia y la validez de los siguientes documentos:
	* + 1. licencia de FN; y
			2. certificado médico de clase 2.
13. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones de la designación de examinador de FN consisten en administrar pruebas de pericia y verificaciones de competencia para una licencia de FN como se enumera en el certificado de designación y en la tarjeta de identificación del DFNE.
14. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la designación de DFNE tiene una validez de 3 años.
15. RENOVACIÓN.
16. La renovación se hará a discreción de la Autoridad.
17. El solicitante de una renovación deberá pasar la prueba de pericia apropiada en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un examinador de FN.

#### PRUEBA DE PERICIA PARA EXAMINADORES DESIGNADOS DE NAVEGANTES

1. Los requisitos de la prueba de pericia para los DFNE figuran en las STS de la CAA para un examinador de FN.

## LICENCIAS, INSTRUCTORES Y EXAMINADORES DESIGNADOS DE PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN

### GENERALIDADES

#### APLICABILIDAD

1. La subparte 2.6 prescribe los requisitos para la expedición de las siguientes licencias y habilitaciones o autorizaciones conexas para:
2. AMT
3. IA
4. ARS
5. instructor de AMT
6. DME

### TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN

Nota: El término “técnico de mantenimiento de aviación” se usa en esta sección, pero según el Anexo 1 de la OACI, sección 4.2, los términos “ingeniero de mantenimiento de aeronaves” y “mecánico de mantenimiento de aeronaves” se aceptan con la misma validez. Además, en el presente reglamento se utiliza el término “mecánico con licencia” cuando la función de mantenimiento recae en personas que no trabajan para un AMO.

#### APLICABILIDAD

1. Esta subsección prescribe los requisitos para expedir de una licencia de AMT y las habilitaciones conexas.

*14 CFR 65.1*

#### REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN: GENERALIDADES

1. El solicitante de una licencia de AMT y de las habilitaciones conexas deberá:
2. tener como mínimo 18 años de edad;
3. demostrar la capacidad de leer, escribir, hablar y entender el idioma de [ESTADO] y el inglés, si lo requiere la Autoridad, mediante la lectura y explicación de las publicaciones de mantenimiento pertinentes y la redacción de informes de averías y reparaciones;
4. cumplir los requisitos de conocimientos, experiencia y competencia prescritos para la licencia y la habilitación solicitadas; y
5. pasar todas las pruebas prescritas para la licencia y la habilitación solicitadas, en un período de 24 meses.
6. Un AMT con licencia que solicite otra habilitación deberá cumplir los requisitos estipulados en el párrafo 2.6.2.6 de esta parte y, en un período de 24 meses, pasar las pruebas prescritas en los párrafos 2.6.2.5 y 2.6.2.7 de esta parte para la habilitación adicional solicitada.

Anexo 1 de la OACI: 4.2.1.1; 4.2.1.2

14 CFR 65.71

EASA 66.A.15

#### HABILITACIONES

1. Las siguientes habilitaciones se expiden conforme a esta subparte:
2. de célula
3. de grupo propulsor
4. de aviónica
5. otras habilitaciones que pueda determinar la Autoridad

14 CFR 65.73(a)

#### CONOCIMIENTOS REQUERIDOS PARA LA LICENCIA DE AMT

1. El solicitante de una licencia de AMT deberá haber pasado una prueba de conocimientos generales que abarque las áreas siguientes como mínimo:
2. DERECHO AERONÁUTICO Y REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD. Normas y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de AMT, incluidos los siguientes:
	* + 1. requisitos aplicables a la aeronavegabilidad que rigen la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave; y
			2. procedimientos del AMO.
3. CIENCIAS NATURALES Y CONOCIMIENTO GENERAL DE AERONAVES.
	* + 1. Matemáticas básicas;
			2. unidades de medida; y
			3. principios fundamentales y teoría de la física y la química aplicables al mantenimiento de aeronaves.
4. INGENIERÍA AERONÁUTICA. Características y aplicaciones de los materiales de construcción de aeronaves, entre otros:
	* + 1. principios de construcción y funcionamiento de estructuras aeronáuticas;
			2. técnicas de sujeción;
			3. grupos propulsores y sistemas conexos;
			4. fuentes de energía mecánica, hidráulica, eléctrica y electrónica;
			5. sistemas de instrumentos y pantallas de aeronaves;
			6. sistemas de mando de aeronaves; y
			7. sistemas de navegación y comunicación de a bordo.
5. MANTENIMIENTO DE AERONAVES. Tareas requeridas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, entre otras:
	* + 1. Métodos y procedimientos de revisión general, reparación, inspección, reemplazo, modificación o rectificación de defectos en estructuras, componentes y sistemas de aeronaves conforme a los métodos prescritos en los manuales de mantenimiento pertinentes y en los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.
6. ACTUACIÓN HUMANA.
	* + 1. Actuación humana, incluidos los principios de la gestión de amenazas y errores, aplicable a las obligaciones del titular de una licencia de AMT.

Nota: Se puede consultar material de orientación para elaborar programas de instrucción sobre la actuación humana y gestión de amenazas y errores en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

Anexo 1 de la OACI: 4.2.1.2

14 CFR 65.75

#### REQUISITOS DE CONOCIMIENTOS PARA LAS HABILITACIONES

1. El solicitante de una habilitación de célula deberá pasar una prueba de conocimientos que abarque por lo menos las siguientes áreas:
2. estructuras de madera
3. cubiertas de aeronaves
4. acabados de aeronaves
5. estructuras de hoja metálica y no metálica
6. soldadura
7. montaje y aparejamiento
8. inspección de célula
9. sistemas de combustible
10. sistemas de trenes de aterrizaje de aeronaves
11. sistemas de potencia hidráulica y neumática
12. sistemas de control de atmósfera de la cabina
13. sistemas de instrumentos de las aeronaves
14. sistemas de comunicación y navegación
15. sistemas de combustible de aeronaves
16. sistemas eléctricos de aeronaves
17. sistemas de posición y advertencia
18. sistemas de control de hielo y lluvia
19. sistemas de protección contra incendios
20. El solicitante de una habilitación de grupo propulsor deberá pasar una prueba de conocimientos que abarque por lo menos las siguientes áreas:
21. sistemas alternativos
22. motores de turbina
23. inspección de motores
24. sistemas de instrumentos de motores
25. sistemas de protección contra incendios de motores
26. sistemas eléctricos de motores
27. sistemas de lubricación
28. sistemas de encendido y arranque
29. medición de combustible
30. sistemas de combustibles de motores
31. sistemas de inducción y flujo del aire en los motores
32. sistemas de enfriamiento de motores
33. sistemas de escape e inversión de motores
34. hélices
35. unidad de potencia auxiliar
36. El solicitante de una habilitación de aviónica deberá pasar una prueba de conocimientos que abarque por lo menos las siguientes áreas:
37. sistemas eléctricos de aeronaves;
38. sistemas de instrumentos de aeronaves;
39. sistemas de control de vuelo automático;
40. sistemas de radio y radionavegación de aeronaves;
41. sistemas de navegación de aeronaves; y
42. sistemas y componentes de aeronaves: aviónica.
43. El solicitante deberá pasar cada sección de la prueba de conocimientos antes de solicitar la prueba de pericia prescrita en el párrafo 2.6.2.7 de esta parte.

Anexo 1 de la OACI: 4.2.1.2

Documento 7192 de la OACI, Parte D-1, segunda edición, 2003

14 CFR 65.75

#### REQUISITOS DE EXPERIENCIA

1. El solicitante de una licencia de AMT y las habilitaciones conexas puede ser cualificado por tener experiencia práctica o por haber completado un curso de instrucción reconocido impartido en una ATO.
2. EXPERIENCIA PRÁCTICA. Todo solicitante de una licencia de AMT y habilitaciones que cuente con experiencia práctica para cumplir los requisitos deberá presentar prueba documental que resulte aceptable para la Autoridad de la experiencia en inspección, servicio y mantenimiento de aeronaves o de sus componentes que se indica a continuación:
3. habilitación de célula: 30 meses
4. habilitación de grupo propulsor: 30 meses
5. habilitaciones de célula y grupo propulsor: 48 meses
6. habilitación de aviónica: 36 meses
7. habilitaciones de célula, grupo propulsor y aviónica: 60 meses

Anexo 1 de la OACI: 4.2.1.3 (a)(1)

1. INSTRUCCIÓN RECONOCIDA. Todo solicitante de una licencia de AMT que cuente con haber completado un curso de instrucción en una ATO para cumplir los requisitos deberá presentar prueba documental que resulte aceptable para la Autoridad de la haber recibido instrucción en:
2. habilitación de célula: 24 meses
3. habilitación de grupo propulsor: 24 meses
4. habilitaciones de célula y grupo propulsor: 30 meses
5. habilitación de aviónica: 18 meses en una ATO y 12 meses de experiencia práctica de trabajo
6. habilitaciones de célula, grupo propulsor y aviónica: 42 meses en una ATO y 12 meses de experiencia práctica de trabajo

Anexo 1 de la OACI: 4.2.1.3 (a)(2); 4.2.1.4

Nota 1: Respecto a la habilitación de aviónica, Transport Canada requiere 48 meses para la habilitación de aviónica (electrónica). La JAA exige 5 años de experiencia para la habilitación de aviónica. Las recomendaciones de instrucción son que, para obtener la habilitación de aviónica, se deberá obtener primero la licencia completa de mecánico que incluya los requisitos que correspondan a las habilitaciones de célula y de grupo propulsor.

Nota 2: El Documento 10098 de la OACI, Manual de instrucción del personal de mantenimiento de aeronaves, contiene material de orientación sobre el diseño y la elaboración de un programa de instrucción para el personal de mantenimiento de aeronaves.

Anexo 1 de la OACI 4.2.1.3(a)(1) y (2); 4.2.1.4; 4.2.1.4R

14 CFR 65.77

JAR 66.30

#### REQUISITOS DE PERICIA

1. Todo solicitante de una licencia de AMT o habilitación deberá pasar una prueba de pericia para la licencia o la habilitación que solicita. Las pruebas consisten en que el solicitante demuestre que posee las competencias básicas para realizar proyectos prácticos en los temas que se incluyen en la prueba de conocimientos de la licencia o habilitación, que deberán contener, como mínimo, los temas enumerados en las STS de la CAA que correspondan a la licencia o la habilitación solicitada.

Anexo 1 de la OACI: 4.2.1.5

14 CFR 65.79

#### ATRIBUCIONES Y LIMITACIONES

1. A excepción de lo especificado en los párrafos 2.6.2.8(e) y (f) de esta subsección, un AMT con licencia puede efectuar o supervisar el mantenimiento, el mantenimiento preventivo o la modificación, o bien después de una inspección, aprobar la devolución al servicio de una aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, componente o parte de este para los cuales está habilitado, siempre que el AMT con licencia haya:
2. efectuado el trabajo satisfactoriamente en fecha anterior;
3. demostrado la capacidad de desempeñar el trabajo a satisfacción de la Autoridad;
4. recibido instrucción aceptable para la Autoridad en las tareas que debe desempeñar; o
5. efectuado el trabajo mientras trabajaba bajo la supervisión directa de un AMT con licencia o de un ARS con licencia que tenga la habilitación correspondiente y haya:
	* + 1. tenido experiencia previa en la operación específica en cuestión; o
			2. recibido instrucción aceptable para la Autoridad en la tarea que debe desempeñar.
6. A excepción lo especificado en los párrafos 2.6.2.8(e) y (f) de esta subsección, un AMT con licencia que tenga una habilitación de célula puede efectuar la inspección de 100 horas requerida en la Parte 8 del presente reglamento en una célula o cualquier parte o dispositivo conexo, aprobarlo y devolverlo al servicio.
7. A excepción de lo especificado en los párrafos 2.6.2.8(e) y (f) de esta subsección, un AMT con licencia que tenga una habilitación de grupo propulsor puede efectuar la inspección de 100 horas requerida en la Parte 8 del presente reglamento en un grupo propulsor o hélice o cualquier parte o dispositivo conexo, aprobarlo y devolverlo al servicio.
8. A excepción de lo especificado en el párrafo 2.6.2.8(e) de esta subsección, un AMT con licencia que tenga una habilitación de aviónica puede inspeccionar, reparar, dar mantenimiento, probar el funcionamiento y devolver al servicio los sistemas y componentes de aviónica de las aeronaves.
9. Ningún AMT con habilitación de célula, grupo propulsor o aviónica puede:
10. supervisar el mantenimiento, el mantenimiento preventivo o la modificación, ni aprobar la devolución al servicio de ninguna aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, componente o parte de este para los cuales está habilitado, a menos que ya haya efectuado satisfactoriamente el trabajo en cuestión en fecha anterior;
11. ejercer las atribuciones de la licencia a menos que el AMT con licencia conozca las instrucciones vigentes para el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las instrucciones de mantenimiento para la operación específica en cuestión; ni
12. efectuar una reparación mayor o una modificación importante de una hélice.
13. Ningún AMT con habilitación de célula o grupo propulsor puede:
14. efectuar o supervisar (salvo bajo la supervisión directa y el control de un titular de un AOC autorizado para realizar el mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones según un sistema equivalente conforme al párrafo 9.4.1.3(a) del presente reglamento) ninguna reparación o modificación de instrumentos; ni
15. aprobar la devolución al servicio de:
	* + 1. una aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, componente ni parte de este después de haber efectuado una modificación importante o una reparación mayor; ni
			2. un instrumento tras haber efectuado una modificación o reparación mayor.
16. A partir del 3 de noviembre de 2022, nadie puede ejercer las atribuciones de una licencia de mantenimiento de aeronaves especificadas en el párrafo 2.6.2.8(a) de esta subsección en un RPAS a menos que la persona sea:
17. un AMT con licencia y:
	* + 1. la RPA o la RPS estén incluidas en la licencia, YA sea específicamente o en categorías más amplias; o
			2. el RPAS y el enlace de C2 conexo estén incluidos en la licencia, ya sea específicamente o en categorías más amplias, tras haber adquirido los conocimientos correspondientes y recibido instrucción práctica en el mantenimiento del RPAS y el sistema de enlace de C2 conexo; o
18. una persona sin licencia nombrada por un AMO, según lo autorizado por [ESTADO], que cumpla los requisitos especificados en el párrafo 2.6.2.8(a).

Anexo 1 de la OACI: 4.2.2.1; 4.2.2.2; 4.2.2.3; 4.2.3

14 CFR 65.81; 65.85; 65.87.

#### DURACIÓN DE LA LICENCIA DE AMT

1. VALIDEZ. La licencia de AMT tiene una validez de 5 años.
2. RENOVACIÓN. Una licencia de AMT que no haya vencido se puede renovar por otros 5 años si el titular presenta pruebas a la Autoridad de que en los últimos 24 meses ejerció las atribuciones de la licencia.
3. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de AMT venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad y pasado la prueba de pericia en las áreas de operación contenidas en las STS de la CAA para las generalidades de la licencia de AMT y las habilitaciones conexas.

#### REQUISITOS DE EXPERIENCIA RECIENTE

1. Un AMT con licencia no puede ejercer las atribuciones de su licencia o habilitación a menos que, en los 24 meses anteriores:
2. la Autoridad haya determinado que tiene la capacidad de hacer ese trabajo; o
3. por al menos 6 meses de los 24 meses anteriores, el titular:
	* + 1. trabajó como AMT conforme a su licencia y habilitación;
			2. supervisó técnicamente a otros AMT;
			3. impartió instrucción sobre mantenimiento de aviación o actuó como supervisor directo de personas que impartían instrucción sobre mantenimiento de aviación para un curso o programa de AMT aceptable para la Autoridad;
			4. supervisó el mantenimiento, el mantenimiento preventivo o la modificación de alguna aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, componente o parte de este; o
			5. participó en una combinación de lo dispuesto en los párrafos 2.6.2.10(a)(2)(i) a (iv) de esta subsección.

Anexo 1 de la OACI: 4.2.2.2(c)

14 CFR 65.83

#### EXPOSICIÓN DE LA LICENCIA

1. Todo titular de una licencia de AMT deberá colocarla en las inmediaciones de donde ejerce normalmente las atribuciones de dicha licencia y deberá presentarla para su inspección a solicitud de la Autoridad, de un representante autorizado del DCA o de un oficial del orden público de las instancias federal, estatal o local.

14 CFR 65.89

### AUTORIZACIONES DE INSPECCIÓN

Nota: La IA no se menciona específicamente en el Anexo 1 de la OACI; sin embargo, sí excede las normas anteriores contenidas en el Anexo 1 de la OACI para un AMT de tipo I que normalmente efectuaba el mantenimiento de aeronaves pequeñas. Véase el Apéndice 3 del Capítulo 1 en el Documento 7192 de la OACI, Parte D-1, Mantenimiento de aeronaves (técnico, ingeniero o mecánico).

#### APLICABILIDAD

1. Esta subparte prescribe los requisitos para la expedición de las IA, y las condiciones en que son necesarias dichas autorizaciones.

#### REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN: GENERALIDADES

1. El solicitante de una IA deberá:
2. ser titular de una licencia de AMT vigente y válida con habilitaciones de célula y de grupo propulsor que estén vigentes y lo hayan estado, como mínimo, durante 5 años.
3. haber trabajado activamente, por un período mínimo de 2 años antes de la fecha de solicitud, en el mantenimiento de aeronaves certificadas y mantenidas conforme al presente reglamento;
4. tener una base de operaciones fija en la cual se pueda localizar al solicitante en persona o por teléfono durante una semana normal de trabajo, pero que no sea necesariamente el lugar donde el solicitante ejercerá la autoridad de inspección;
5. contar con el equipo, las instalaciones y los datos de inspección necesarios para inspeccionar debidamente células, motores de aeronaves, hélices y demás componentes, partes o dispositivos conexos; y
6. pasar una prueba de conocimientos que demuestre la capacidad del solicitante de inspeccionar de acuerdo con las normas de seguridad para la aprobación y devolución al servicio de aeronaves después de reparaciones leves e importantes, modificaciones leves e importantes, inspecciones anuales e inspecciones progresivas que se efectúen conforme a la Parte 5 del presente reglamento.
7. Todo solicitante que no pase la prueba de conocimientos prescrita en el párrafo 2.6.3.2(a)(5) de esta sección no puede solicitar rendir nuevamente la prueba hasta que haya transcurrido un mínimo de 90 días desde la fecha de reprobación.

14 CFR 65.91

#### CONOCIMIENTOS REQUERIDOS PARA LA AUTORIZACIÓN DE INSPECCIÓN

1. El solicitante de una IA deberá pasar una prueba de conocimientos que abarque, como mínimo las áreas que se mencionan a continuación:
2. procedimientos de certificación de productos y partes
3. normas de aeronavegabilidad: aeronave
4. normas de aeronavegabilidad: giroavión
5. directrices de aeronavegabilidad
6. mantenimiento, mantenimiento preventivo, revisión general y modificación
7. marcas de identificación y registro
8. certificación: licencia de mantenimiento
9. reglas generales de operación y vuelo
10. masa y centrado de la aeronave

Guía para la prueba de conocimientos de la FAA: G-8082-11 de la FAA

#### DURACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE INSPECCIÓN

1. La IA vence el 31 de marzo de cada año.
2. La IA pierde vigencia cuando se presenta alguno de los siguientes casos:
3. la autorización se entrega, suspende o revoca;
4. el titular deja de tener una base de operaciones fija; o
5. el titular deja de tener el equipo, las instalaciones y los datos de inspección requeridos por los párrafos 2.6.3.2(a)(3) y (4) de esta parte para que se le expida la autorización.
6. El titular de una IA suspendida o revocada deberá devolverla a la Autoridad.

14 CFR 65.92

#### RENOVACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE INSPECCIÓN

1. Para tener derecho a que se le renueve la IA por 1 año, el solicitante deberá, en los 14 días anteriores al vencimiento de dicha autorización, presentar prueba a la Autoridad de que sigue cumpliendo los requisitos estipulados en el párrafo 2.6.3.2 de esta parte y mostrar que en el período actual de autorización el solicitante:
2. efectuó un mínimo de una inspección anual por cada trimestre en que fue titular de la autorización;
3. efectuó la inspección de un mínimo de dos reparaciones mayores o modificaciones importantes por cada trimestre que fue titular de la autorización;
4. efectuó o supervisó y aprobó una inspección progresiva como mínimo de conformidad con las normas prescritas por la Autoridad por cada período de 12 meses que fue titular de la autorización;
5. efectuó una combinación de los párrafos 2.6.3.5(a)(1) a (3) de esta subsección;
6. completó satisfactoriamente un curso de actualización o una serie de cursos de IA aceptables para la Autoridad de 16 horas de instrucción como mínimo en los 12 meses anteriores a la solicitud de renovación; o
7. pasó una prueba de conocimientos administrada por la Autoridad para determinar que el solicitante conoce los reglamentos y las normas vigentes aplicables.
8. El titular de una IA que haya estado vigente menos de 3 meses antes de la fecha de vencimiento no tiene la obligación de cumplir con lo dispuesto en los párrafos 2.6.3.5(a)(1) a (5) de esta subsección.

14 CFR 65.93

#### ATRIBUCIONES Y LIMITACIONES

1. Al ejercer las atribuciones de una IA, el titular deberá tenerla lista para que la inspeccione el propietario de la aeronave y el AMT que somete la aeronave, la reparación o la modificación para aprobación (si corresponde), y deberá presentarla a solicitud de la Autoridad, de un representante autorizado del DCA o de un oficial del orden público de las instancias federal, estatal o local.
2. El titular de una IA con una licencia de AMT vigente y válida puede:
3. inspeccionar y aprobar al servicio una aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, componente, o alguna de sus partes, la devolución al servicio de una aeronave con una masa máxima de despegue certificada de hasta 5.700 kg tras efectuar una reparación mayor o una modificación importante de conformidad con la Parte 5 del presente reglamento y con los datos técnicos aprobados por la Autoridad; y
4. efectuar una inspección anual, o efectuar o supervisar una inspección progresiva, conforme a lo dispuesto en la Parte 5 del presente reglamento, en una aeronave con una masa máxima de despegue certificada de hasta 5.700 kg, a excepción de las aeronaves que tengan un programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad, y aprobar la aeronave para devolución al servicio.
5. Ningún titular de una IA con licencia de AMT vigente y válida puede:
6. ejercer las atribuciones de la autorización a menos que tenga una licencia de AMT vigente y válida con habilitaciones de célula y de grupo propulsor;
7. inspeccionar ni aprobar para devolver al servicio ninguna aeronave con una masa máxima de despegue certificada de más de 5.700 kg;
8. inspeccionar ni aprobar ninguna célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, componente, o alguna de sus partes, que sean parte de un programa de mantenimiento conforme a lo dispuesto en la Parte 9 del presente reglamento;
9. inspeccionar ni aprobar para devolver al servicio ninguna aeronave cuyo mantenimiento se realice conforme a un programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobado según lo dispuesto en la Parte 9 del presente reglamento;
10. ejercer ninguna atribución de la IA si la persona ya no:
	* + 1. tiene una base de operaciones fija; ni
			2. tiene acceso al equipo, las instalaciones o los datos de inspección requeridos por los párrafos 2.6.3.2(a)(3) y (4) de esta parte; ni
11. ejercer las atribuciones de la autorización hasta que haya notificado por escrito a la Autoridad de todo cambio en la base de operaciones fija y en el equipo, las instalaciones o los datos de inspección, y recibido aprobación por escrito de la Autoridad respecto del cambio propuesto.

14 CFR 65.95

### ESPECIALISTA EN REPARACIÓN AERONÁUTICA

Nota: Esta licencia no está especificada en el Anexo 1 de la OACI. Las disposiciones contenidas en esta subparte se basan en la parte 65 de 14 CFR y se presentan aquí para los Estados que deseen una supervisión más estricta de las personas que trabajan en un AMO.

#### APLICABILIDAD

1. Esta subparte prescribe los requisitos para la expedición de licencias y habilitaciones de ARS, y las condiciones en las que se necesitan dichas licencias y habilitaciones.
2. La licencia de ARS se deberá expedir únicamente a los empleados que reúnan los requisitos y desempeñen las tareas especializadas de:
3. un AMO, o
4. un titular de un AOC autorizado para efectuar mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones con un sistema equivalente de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo 9.4.1.3(a) del presente reglamento.

#### LICENCIA DE ESPECIALISTA EN REPARACIÓN AERONÁUTICA: ELEGIBILIDAD

1. El solicitante de una licencia de ARS deberá:
2. tener como mínimo 18 años de edad;
3. demostrar la capacidad de leer, escribir, hablar y entender el idioma de [ESTADO], y el inglés si lo requiere la Autoridad, mediante la lectura y explicación de las publicaciones de mantenimiento pertinentes y la redacción de informes de averías y reparaciones;
4. demostrar un nivel de conocimientos pertinente a las atribuciones que se concederán y acorde a las obligaciones que vaya a desempeñar;
5. estar particularmente cualificado para efectuar el mantenimiento de aeronaves o sus componentes correspondiente al trabajo para el cual se le emplea;
6. ser empleado de un AMO certificado según lo dispuesto en la Parte 6 del presente reglamento para desempeñar un trabajo específico que requiera esas cualificaciones especiales, o ser empleado de un explotador de servicios aéreos certificado según lo dispuesto en la Parte 9 del presente reglamento que, por su certificado de operación o por las especificaciones de las operaciones aprobadas, deba efectuar el mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones a las aeronaves aprobadas que sean parte de un programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad conforme a su MCM;
7. ser recomendado por su empleador para recibir la certificación, a satisfacción de la Autoridad, que da fe de que es capaz de efectuar satisfactoriamente el mantenimiento de una aeronave, o sus componentes, que corresponde al trabajo para el cual se le emplea; y
8. tener:
	* + 1. un mínimo de 24 meses de experiencia práctica en los procedimientos, prácticas, métodos de inspección, materiales, herramientas, máquinas herramienta y equipo empleado generalmente en las funciones de mantenimiento del trabajo específico para el cual la persona estará empleada y certificada; o bien
			2. haber recibido instrucción formal aceptable para la Autoridad y que esté diseñada específicamente para cualificar al solicitante para el trabajo para el cual se le va a emplear.

14 CFR 65.101

#### HABILITACIONES

1. Las siguientes habilitaciones pueden ser expedidas conforme a esta subparte:
2. hélice
3. computadora
4. vuelo por instrumentos
5. accesorio
6. componentes
7. soldadura
8. NDT
9. otras que la Autoridad pueda designar
10. En ningún caso se deberá expedir una licencia de ARS con una habilitación de células, de grupos propulsores o de aviónica para evadir el proceso de obtener una licencia de AMT.
11. Las habilitaciones de un solicitante empleado por un AMO o por el titular de un AOC deberán coincidir con las habilitaciones expedidas en el AMO o aprobadas para el titular del AOC y deberán limitarse al trabajo específico que la persona empleada debe desempeñar, supervisar o aprobar para devolver al servicio.
12. En ningún caso se deberá expedir una licencia de ARS con una habilitación que no se haya expedido al AMO, o para la cual el titular del AOC no haya sido aprobado.
13. Las habilitaciones para un solicitante empleado por un explotador de servicios aéreos deberán coincidir con las especificaciones de las operaciones aprobadas y el MCM que identifica las autorizaciones del explotador de servicios aéreos y deberán limitarse al trabajo específico que la persona empleada debe desempeñar, supervisar o aprobar para devolver al servicio.

Nota: Cuando la licencia de ARS pertenezca a un empleado de un explotador de servicios aéreo autorizado para realizar y aprobar el mantenimiento para devolver al servicio una aeronave o un producto aeronáutico y lo haga con un sistema equivalente al descrito en la Parte 9 del presente reglamento, dicha licencia estará vinculada al taller o grupo especializado donde se realiza, supervisa o aprueba la devolución al servicio. Por ejemplo, la revisión general de los componentes hidráulicos y del tren de aterrizaje, inspecciones especiales, NDT, la revisión general de discos de turbina, etc.

#### LICENCIA DE ESPECIALISTA EN REPARACIÓN AERONÁUTICA: ATRIBUCIONES Y LIMITACIONES

1. El ARS puede efectuar o supervisar el mantenimiento, el mantenimiento preventivo o la modificación de aeronaves, células, motores de aeronaves, hélices, dispositivos, componentes y partes que se encuentren en el área de especialidad designada para la cual el ARS tiene la licencia y habilitación, pero solo en conexión con el empleo en un AMO certificado conforme a la Parte 6 del presente reglamento o con el titular de un AOC autorizado para efectuar el mantenimiento, mantenimiento preventivo, revisión general o modificaciones con un sistema equivalente y de conformidad con el párrafo 9.4.1.3(a) del presente reglamento.
2. Un ARS no puede efectuar ni supervisar funciones a menos que entienda las instrucciones vigentes del titular del certificado que lo emplea y las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad relativas a las operaciones específicas en cuestión.

14 CFR 65.103

#### EXPOSICIÓN DE LA LICENCIA

1. Todo titular de una licencia de ARS deberá colocarla en las inmediaciones de donde normalmente ejerce las atribuciones de dicha licencia, y deberá presentarla para su inspección a solicitud de la Autoridad, de un representante autorizado del DCA o de un oficial del orden público de las instancias federal, estatal o local.

14 CFR 65.105

#### DURACIÓN DE LA LICENCIA

1. VALIDEZ.
2. La licencia de ARS tiene una validez de 5 años siempre que el titular de dicha licencia sea empleado de manera ininterrumpida del AMO que lo patrocina o del titular del AOC con un puesto de ARS.
3. La licencia de ARS deberá ser entregada a la Autoridad cuando el titular de dicha licencia deje el empleo con un AMO o con el titular de un AOC.
4. RENOVACIÓN. Una licencia de ARS que no haya vencido se puede renovar por otros 5 años, supeditado a la continuidad del empleo, si el titular presenta una recomendación de su empleador para la renovación, a satisfacción de la Autoridad, de que puede efectuar satisfactoriamente el mantenimiento de aeronaves o sus componentes que corresponde al trabajo para el cual se le emplea.

### LICENCIAS DE INSTRUCTORES DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN

#### REQUISITOS PARA LA LICENCIA Y HABILITACIÓN DE INSTRUCTORES DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO DE AVIACIÓN

1. EDAD. El solicitante de una licencia de instructor de AMT y habilitación deberá tener como mínimo 21 años de edad.
2. CONOCIMIENTOS.
3. El solicitante de una licencia de instructor de AMT deberá haber cumplido los requisitos de instructor contenidos en el párrafo 2.2.6 de esta parte; y
4. todo requisito adicional que pueda especificar la Autoridad.
5. EXPERIENCIA. El solicitante de una licencia de instructor de AMT y habilitación deberá tener como mínimo una licencia de AMT y una habilitación vigentes y válidas para las cuales se solicita la licencia de instructor y un mínimo de 3 años de experiencia como AMT.
	1. ATRIBUCIONES. Las atribuciones de una licencia de instructor de AMT consisten en impartir instrucción a los solicitantes de una licencia de AMT y anotar a los solicitantes para que presenten una prueba de conocimientos o de pericia, según corresponda.
6. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia de instructor de AMT tiene una validez de 2 años.
7. RENOVACIÓN. Una licencia de instructor de AMT que no haya vencido se puede renovar por otros 24 meses calendario si el titular presenta a la Autoridad prueba de que en los 12 meses anteriores a la fecha de vencimiento:
8. realizó un mínimo de seis ejercicios en un curso aprobado para una licencia de AMT o habilitación; o
9. asistió a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.
10. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de instructor de AMT venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad y pasado la prueba de pericia en las áreas de operación contenidas en las STS de la CAA para la licencia general de AMT y las habilitaciones conexas.

### EXAMINADOR DESIGNADO DE MECÁNICOS

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una designación de DME deberá tener como mínimo 23 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. No hay requisitos médicos para un examinador de DME.
3. ELEGIBILIDAD GENERAL. El solicitante de una designación de DME deberá:
4. mostrar un alto nivel de conocimientos aeronáuticos en los temas objeto de la certificación de AMT en aeronaves de motor alternativo y de motor de turbinas;
5. haber tenido un certificado de AMT válido por 5 años con las habilitaciones para las cuales se va a expedir la designación;
6. haber ejercido activamente las atribuciones de ese certificado de AMT en los 3 años anteriores;
7. tener buena trayectoria como AMT y como integrante activo del sector y la comunidad, con una reputación de persona íntegra y confiable;
8. contar con una base de operaciones fija y equipada adecuadamente para hacer las pruebas en:
	* + 1. todos los temas que figuran en una sección requerida para la designación que posee, y
			2. todos los elementos de las competencias esenciales identificados en el Objetivo 2 de cada tema que se incluye en las STS para las habilitaciones de célula, de grupo propulsor y general.
9. tener el equipo y los materiales necesarios para demostrar las pericias básicas de la habilitación solicitada;
10. tener una aeronave aeronavegable, otra aeronave, subconjuntos de aeronaves, simuladores de operación y otras ayudas que se puedan utilizar en las pruebas; y
11. tener herramientas, equipo, material, publicaciones actuales y los aparatos necesarios, recomendados por los fabricantes de las aeronaves o aceptados en el sector de la aviación, necesarios para realizar las tareas del proyecto.

#### CONOCIMIENTOS

1. El solicitante de una designación de DME deberá pasar una prueba previa a la designación en los siguientes temas:
2. Derecho aeronáutico y reglamento del personal de AMT;
3. Prácticas vigentes para la flota de aeronaves que se va a utilizar;
4. Prácticas óptimas de la industria; y
5. Mejoras recientes en tecnología, pruebas y herramientas.

#### PERICIA

1. El solicitante de una designación de DME deberá ser observado mientras realiza de manera satisfactoria una prueba de pericia real usando las STS aprobadas.
2. El solicitante de una designación de DME deberá ser observado mientras completa de manera satisfactoria la documentación necesaria que requiere la Autoridad.

#### VIGENCIA

1. Después de la designación, el DME deberá mantener la vigencia:
2. asistiendo a cursos de instrucción inicial y periódica dictados por la Autoridad; y
3. manteniendo una licencia de AMT vigente y válida y las habilitaciones aplicables.
4. El DME deberá realizar por lo menos seis pruebas de pericia en un período de 12 meses calendario para mantener la vigencia de la designación.
5. El DME deberá ser observado por la Autoridad mientras efectúa una prueba de pericia como mínimo una vez cada 12 meses calendario.

#### ATRIBUCIONES

1. El DME puede realizar pruebas de pericia de AMT para las cuales está designado de acuerdo con las normas STS.

#### VALIDEZ

1. La designación de DME tendrá una validez de 3 años.

#### RENOVACIÓN

1. La designación del DME puede ser renovada por la Autoridad si:
2. la necesidad de la designación sigue siendo válida;
3. el desempeño del DME ha sido satisfactorio; y
4. el DME ha asistido a un curso de instrucción para DME dictado por la Autoridad en los 12 meses calendario anteriores.

Orden 8900.2 de la FAA, Capítulo 2

## LICENCIAS, CATEGORÍAS Y HABILITACIONES DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

### APLICABILIDAD

1. Esta subparte prescribe los requisitos para la expedición, renovación y nueva expedición de una licencia de ATCO y habilitaciones.

### GENERALIDADES

1. Antes de que se le expida una licencia de ATCO, el solicitante deberá cumplir los requisitos de edad, conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica y competencia lingüística especificados para dicha licencia o habilitación.
2. Para la renovación o nueva expedición de una licencia, habilitación o autorización, el solicitante deberá cumplir los requisitos especificados para dicha licencia, habilitación o autorización.

Anexo 1 de la OACI: 1.2, Nota (b); 4.1.1; 4.1.2; 4.3.1

14 CFR 65.1(b); 65.11

### LICENCIA Y HABILITACIONES DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

#### ESTUDIANTE DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

1. La Autoridad tomará las medidas necesarias para garantizar que los estudiantes de ATCO no constituyan un peligro para la aeronavegación.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. La Autoridad no permitirá que un estudiante de ATCO reciba instrucción en un ambiente de operaciones a menos que posea un certificado médico de clase 3.

Anexo 1 de la OACI: 4.3.1; 4.3.2

#### LICENCIA DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

1. EDAD. El solicitante de una licencia de ATCO deberá tener como mínimo 21 años de edad.
2. APTITUD PSICOFÍSICA. El solicitante de una licencia de ATCO deberá tener un certificado médico de Clase 3 expedido conforme a lo dispuesto en esta parte.
3. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de ATCO deberá recibir instrucción en un curso de instrucción reconocido en las siguientes áreas de conocimientos apropiadas al titular de una licencia de ATCO:
4. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos pertinentes al ATCO.
5. EQUIPO DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO.
	* + 1. Principios, utilización y limitaciones del equipo que se emplea en el control de tránsito aéreo.
6. CONOCIMIENTOS GENERALES.
	* + 1. Principios de vuelo; principios relativos a la operación y funcionamiento de las aeronaves, grupos propulsores y los sistemas y, a partir del 3 de noviembre de 2022, el RPAS y la performance de aeronaves en lo que afecte a las operaciones de control de tránsito aéreo.
7. ACTUACIÓN HUMANA.
	* + 1. Actuación humana, incluidos los principios de la gestión de amenazas y errores.

Nota: Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana, incluida la gestión de amenazas y errores, pueden encontrarse en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

1. METEOROLOGÍA.
	* + 1. Meteorología aeronáutica; uso y valoración de la documentación y la información meteorológicas; origen y características de los fenómenos meteorológicos que afectan a las operaciones y a la seguridad del vuelo; altimetría.
2. NAVEGACIÓN.
	* + 1. Principios de la navegación aérea; principios, limitaciones y precisión de los sistemas de navegación y ayudas visuales; y
3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.
	* + 1. Procedimientos de control de tránsito aéreo, comunicaciones, RT y fraseología (de rutina, no de rutina y de emergencia); utilización de los documentos aeronáuticos pertinentes; métodos de seguridad relacionados con los vuelos.
4. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de ATCO deberá:
5. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
6. pasar la prueba de conocimientos requerida.
7. EXPERIENCIA.
8. El solicitante deberá haber concluido un curso de instrucción reconocida y demostrado que posee las competencias requeridas, después de haber prestado un mínimo de 3 meses de servicio satisfactorio en el control real del tránsito aéreo bajo la supervisión de un OJTI de ATC. Los requisitos de experiencia señalados para las habilitaciones de controlador de tránsito aéreo en el párrafo 2.7.3.3 de esta parte se acreditarán como parte de la experiencia especificada en este párrafo.
9. Un controlador de tránsito aéreo que actúe como OJTI de ATC deberá ser titular de la habilitación correspondiente y estar cualificado como OJTI de ATC.

*Nota: El Documento 9868 de la OACI,* Procedimientos para los servicios de navegación aérea − Instrucción (PANS-TRG)*, contiene orientación sobre la cualificación de los OJTI de ATC y sobre la instrucción y evaluación basadas en competencias para los controladores de tránsito aéreo. El Documento 10056 de la OACI, Volúmenes I y II,* Manual sobre instrucción y evaluación basadas en competencias para controladores de tránsito aéreo *y Manual on Air Traffic Control On-the-Job Training Instructor Competency-based Training and Assessment [*Manual sobre instrucción y evaluación basadas en competencias para instructores en el puesto de trabajo de control de tránsito aéreo*], contienen orientación adicional para ayudar a las partes interesadas en la implementación acertada de la instrucción y evaluación basadas en competencias para controladores de tránsito aéreo.*

1. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia tiene una validez de 5 años.

Anexo 1 de la OACI: 4.4.1.1; 4.4.1.2; 4.4.1.3; 4.4.1.3.1; 4.4.1.3.2; 4.4.1.4

14 CFR parte 65: subparte B

#### HABILITACIONES DE CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO

1. Las habilitaciones de ATCO deberán abarcar las siguientes categorías:
2. habilitación de control de aeródromo;
3. habilitación de control de aproximación por procedimientos;
4. habilitación de control de aproximación por vigilancia;
5. habilitación de control radar de precisión para la aproximación;
6. habilitación de control de área por procedimientos; y
7. habilitación de control de área por vigilancia.

Nota: La Organización Meteorológica Mundial especificó los requisitos para el personal que hace las observaciones meteorológicas aplicables a los ATCO que prestan ese servicio.

Anexo 1 de la OACI: 4.5.1

1. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una habilitación de ATCO deberá recibir instrucción en un curso de instrucción reconocido en los temas correspondientes al titular de una habilitación de ATCO en los temas que se especifican a continuación para cada habilitación solicitada:
2. Habilitación de control de aeródromo:
	* + 1. disposición del aeródromo, características físicas y ayudas visuales
			2. estructura del espacio aéreo
			3. normas, procedimientos y fuentes de información pertinentes
			4. instalaciones de aeronavegación
			5. equipo de control de tránsito aéreo y su utilización
			6. configuración del terreno y puntos de referencia destacados
			7. características del tránsito aéreo
			8. fenómenos meteorológicos
			9. planes de emergencia y de búsqueda y salvamento
3. Habilitaciones de control de aproximación por procedimientos y de control de área por procedimientos:
	* + 1. estructura del espacio aéreo
			2. normas, procedimientos y fuentes de información pertinentes
			3. instalaciones de aeronavegación
			4. equipo de control de tránsito aéreo y su utilización
			5. configuración del terreno y puntos de referencia destacados
			6. características del tránsito aéreo y de la afluencia del tránsito
			7. fenómenos meteorológicos
			8. planes de emergencia y de búsqueda y salvamento
4. Habilitaciones de control de aproximación por vigilancia, de control radar de precisión para aproximación y de control de área por vigilancia:
5. El solicitante reunirá los requisitos especificados en el párrafo 2.7.3.3(b)(2) de esta subsección en la medida que afecten a su área de responsabilidad; además, habrá demostrado un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que se le confieren, como mínimo en los temas adicionales siguientes:
	* + - 1. principios, utilización y limitaciones de los sistemas de vigilancia ATS pertinentes y equipo conexo; y
				2. procedimientos para proporcionar como proceda servicios de vigilancia ATS, comprendidos los procedimientos para garantizar un margen vertical adecuado sobre el terreno.
6. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una habilitación de ATCO deberá:
7. haber recibido una anotación por haber rendido la prueba de conocimientos con un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
8. haya pasado la prueba de conocimientos requerida.
9. EXPERIENCIA.
10. El solicitante de una licencia de ATCO deberá:
	* + 1. haber concluido satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido;
			2. haber demostrado que posee la competencia necesaria mientras proporciona, bajo la supervisión de un OJTI para ATC, una o más de las siguientes:
				1. habilitación de control de aeródromo: servicio de control de aeródromo durante un período no inferior a 90 horas o a un mes, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la que se solicite la habilitación;
				2. habilitación de control de aproximación por procedimientos, control de aproximación por vigilancia, control
				de área por procedimientos o de control de área por vigilancia: el servicio de control cuya habilitación se desee,
				durante un período no inferior a 180 horas o a tres meses, de ambos el que sea mayor, en la dependencia en la
				que se solicite la habilitación; y
				3. habilitación de control radar de precisión para la aproximación: no menos de 200 aproximaciones de precisión, de las cuales no más de 100 se hayan realizado en un simulador radar aprobado para ese fin por la Autoridad. No menos de 50 de esas aproximaciones de precisión se habrán llevado a cabo en la dependencia y con el equipo para el que se solicite la habilitación; y
11. la solicitud de habilitación se deberá hacer en los 6 meses después de haber terminado la experiencia especificada en el párrafo 2.7.3.3(d)(1)(ii).
12. PERICIA. El solicitante habrá demostrado, al pasar la prueba de pericia requerida a un nivel apropiado a las atribuciones que se le confieren, la pericia, el discernimiento y la actuación que se precisan para prestar un servicio de control seguro, ordenado y expedito, incluidos el reconocimiento y el manejo de amenazas y errores.

Nota: Los textos de orientación sobre la aplicación del manejo de amenazas y errores pueden consultarse en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG), Capítulo 3, Adjunto C; en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos, Parte II, Capítulo 2 y en la Circular 314, Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo.

1. ATRIBUCIONES Y LIMITACIONES.
2. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una licencia de ATCO con las correspondientes habilitaciones deberán ser:
	* + 1. habilitación de control de aeródromo: proporcionar o supervisar cómo se proporciona el servicio de control de
			aeródromo en el aeródromo para el que el titular de la licencia esté habilitado;
			2. habilitación de control de aproximación por procedimientos: proporcionar o supervisar cómo se proporciona el servicio de control de aproximación en el aeródromo o aeródromos para los que el titular de la licencia esté habilitado, dentro del espacio aéreo o la parte de este que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación;
			3. habilitación de control de aproximación por vigilancia: proporcionar o supervisar cómo se proporciona el servicio de control de aproximación con sistemas de vigilancia ATS pertinentes en el aeródromo o aeródromos para los que el titular de la licencia esté habilitado, dentro del espacio aéreo o la parte de este que esté bajo la jurisdicción de la dependencia que presta el servicio de control de aproximación;

Nota: Con sujeción al cumplimiento de las disposiciones del párrafo 2.7.3.3(d)(1)(iii) de esta subsección, las atribuciones las atribuciones incluirán el desempeño de
funciones en aproximaciones con radar de vigilancia.

* + - 1. habilitación de control radar de precisión para la aproximación: proporcionar o supervisar cómo se proporciona el servicio radar de precisión para la aproximación en el aeródromo para el que el titular de la licencia esté habilitado;
			2. habilitación de control de área por procedimientos: proporcionar o supervisar cómo se proporciona el servicio de control de área dentro del área de control o parte de esta para la que el titular de la licencia esté habilitado; y
			3. habilitación de control de área por vigilancia: proporcionar o supervisar cómo se proporciona el servicio de control de área con un sistema de vigilancia ATS, dentro del área de control o parte de esta para la que el titular de la licencia esté habilitado.
1. Antes de ejercer las atribuciones indicados en el párrafo 2.7.3.3(f)(1) de esta subsección, el titular de la licencia se familiarizará con toda la información pertinente y vigente.
2. El titular de una licencia de ATCO y las habilitaciones conexas no deberá impartir instrucción en un ambiente de operaciones a menos que haya recibido la debida autorización de la Autoridad.
3. VALIDEZ DE LAS HABILITACIONES. La habilitación perderá su validez cuando el ATCO haya dejado de ejercer las atribuciones que aquella le confiere durante un período de seis meses. La habilitación seguirá sin validez mientras no se haya comprobado nuevamente la aptitud del controlador para ejercer las atribuciones correspondientes a la habilitación.

Anexo 1 de la OACI: 4.4.1; 4.4.1.2; 4.4.1.3; 4.4.1.4; 4.5.1; 4.5.2.1; 4.5.2.2; 4.5.2.2.2; 4.5.2.3; 4.5.3.1; 4.5.3.2; 4.5.3.3; 4.5.3.4

## LICENCIA, INSTRUCTORES Y EXAMINADORES DESIGNADOS DE OFICIALES DE OPERACIONES DE VUELO

Nota: La licencia de oficial de operaciones de vuelo también se puede especificar como licencia de despachador de vuelos.

### APLICABILIDAD

1. Esta subparte prescribe los requisitos para la expedición, renovación y nueva expedición de la licencia de FOO, instructores para licencias de FOO y la designación de examinador de FOO.

### GENERALIDADES

1. Antes de que se le expida una licencia de FOO, el solicitante deberá cumplir los requisitos de edad, conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica y competencia lingüística especificados para dicha licencia.
2. Para la renovación o la nueva expedición de una licencia, el solicitante deberá cumplir los requisitos que se especifican para dicha licencia.
3. El solicitante deberá demostrar la capacidad de leer, hablar, escribir y entender el idioma de [ESTADO] y, el inglés, si lo requiere la Autoridad.

Anexo 1 de la OACI: 4.1.1; 4.1.2

14 CFR 65.53

### LICENCIA DE ENCARGADO DE OPERACIONES DE VUELO

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una licencia de FOO deberá tener como mínimo 21 años de edad.
2. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de FOO deberá recibir y registrar la instrucción impartida por un instructor autorizado en las siguientes materias apropiadas a las atribuciones del FOO:
3. DERECHO AERONÁUTICO.
	* + 1. Normas y reglamentos pertinentes al control de operaciones y al titular de una licencia de FOO;
			2. métodos y procedimientos apropiados a los ATS.
4. CONOCIMIENTO GENERAL DE LAS AERONAVES.
	* + 1. Los principios relativos al manejo de los grupos propulsores, sistemas e instrumentos del avión;
			2. las limitaciones de utilización de los aviones y los grupos propulsores;
			3. la MEL y la lista de desviaciones respecto a la configuración.
5. CÁLCULO DE LA PERFORMANCE Y PROCEDIMIENTOS DE PLANIFICACIÓN Y CARGA DEL VUELO.
	* + 1. La influencia de la carga y de la distribución de la masa en la performance y las características de vuelo de la aeronave; cálculos de carga y centrado;
			2. planificación de operaciones de vuelo; cálculos de consumo de combustible y autonomía de vuelo; procedimientos de selección de aeropuertos de alternativa; control de vuelos de crucero en ruta, vuelos a grandes distancias;
			3. performance durante el despegue, que incluya los criterios y las limitaciones de longitud de pista, ascenso y obstáculos;
			4. performance durante el vuelo crucero, que incluya las altitudes mínimas y la planificación de casos de descompresión, motor inactivo, vuelo con el tren de aterrizaje extendido;
			5. performance durante el aterrizaje, que incluya los criterios y las limitaciones de longitud de pista y ascenso para la aproximación;
			6. preparación y presentación de planes de vuelo requeridos por los ATS;
			7. principios básicos de los sistemas de planificación computadora.
6. ACTUACIÓN HUMANA.
7. Actuación humana pertinente a las funciones de control de operaciones, incluidos los principios de manejo de amenazas y errores.

Nota: Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana, incluida la gestión de amenazas y errores, pueden encontrarse en el Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

1. METEOROLOGÍA.
	* + 1. Meteorología aeronáutica; el desplazamiento de los sistemas de presión; la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;
			2. la interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso esta.
2. NAVEGACIÓN.
	* + 1. Los fundamentos de la navegación aérea, con referencia particular a los vuelos por instrumentos.
3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES.
	* + 1. Uso de documentación aeronáutica y de procedimientos normales de operación;
			2. procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;
			3. procedimientos relativos a accidentes e incidentes de aeronaves; los procedimientos de vuelo para emergencias;
			4. procedimientos relativos a las interferencias ilícitas y al sabotaje de aeronaves.
4. PRINCIPIOS DE VUELO.
	* + 1. Los principios de vuelo relativos a la categoría correspondiente de aeronave; y
5. RT.
	* + 1. los procedimientos para comunicarse con las aeronaves y estaciones terrestres pertinentes.
6. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de FOO deberá:
7. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
8. haya pasado la prueba de conocimientos requerida.
9. EXPERIENCIA.
10. El solicitante de una licencia de FOO deberá:
	* + 1. un total de dos años de servicio en una de las funciones especificadas en los párrafos 2.8.3.1(d)(1)(i)(A) a (C) inclusive de esta subsección, o en una combinación cualquiera de las mismas, siempre que en los casos de experiencia combinada la duración del servicio no sea inferior a un año:
				1. miembro de la tripulación de vuelo en transporte aéreo; o
				2. meteorólogo en una organización que lleva a cabo el control de operaciones de aeronaves en el transporte aéreo; o
				3. ATCO o supervisor técnico de FOO o sistemas de vuelo en operaciones de transporte aéreo; o
			2. ayudante en actividades de despacho de vuelos de transporte aéreo, durante un año como mínimo; o
			3. habrá terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido.
11. El solicitante habrá prestado servicio bajo la supervisión de un FOO durante 90 días como mínimo, en el período de seis meses que preceda inmediatamente a su solicitud.
12. PERICIA. El solicitante deberá haber demostrado, al pasar una prueba de pericia, la capacidad en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para un FOO, para:
13. identificar y recuperar datos aeronáuticos y otra información pertinente para el análisis de situaciones y riesgos operacionales;
14. identificar y evaluar los factores de riesgo y las posibles consecuencias para las operaciones de vuelo;
15. identificar y evaluar medidas que consideren el riesgo, el efecto en la seguridad de los vuelos y la regularidad de la operación;
16. determinar una línea de acción apropiada en función de las políticas y responsabilidades descritas en el OM;
17. aplicar los procedimientos adecuados (estándar y no estándar) del OM para iniciar, planificar, continuar, desviar o interrumpir vuelos por motivos de seguridad de la aeronave y de la regularidad y eficiencia de la operación;
18. efectuar un análisis preciso y operacionalmente aceptable de las condiciones atmosféricas; proporcionar un informe operacionalmente válido sobre las condiciones meteorológicas de una ruta aérea específica; pronosticar las tendencias meteorológicas pertinentes al transporte aéreo con referencia en particular a los aeródromos de destino y de alternativa;
19. identificar y aplicar las limitaciones y los mínimos operacionales en relación con las condiciones meteorológicas, el estado de la aeronave y los procedimientos de navegación correspondientes;
20. determinar la trayectoria de vuelo óptima correspondiente a un tramo determinado, y elaborar, en forma manual o por computadora, planes de vuelo precisos;
21. proporcionar la supervisión operacional y la asistencia necesaria a los vuelos en condiciones meteorológicas adversas, reales o simuladas, apropiada a las obligaciones del titular de una licencia de FOO; y
22. reconocer y manejar amenazas y errores.

Nota: Los textos de orientación sobre la aplicación del manejo de amenazas y errores pueden consultarse en el Capítulo 3, Adjunto C del Documento 9869 de la OACI, Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción (PANS-TRG), y en la Parte II, Capítulo 2 del Documento 9683 de la OACI, Manual de instrucción sobre factores humanos.

1. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una licencia de FOO serán prestar servicios en calidad de tal, con responsabilidad respecto a toda área para la cual el solicitante cumpla las normas estipuladas en el Anexo 6 de la OACI, que figuran en las partes 8 y 9 del presente reglamento.
2. VALIDEZ. La licencia tiene una validez de 5 años. La licencia perderá su validez cuando el FOO no ejerza las atribuciones que aquella le confiere por un período de 6 meses. La licencia seguirá sin validez mientras no se haya comprobado nuevamente la aptitud del FOO para
ejercer las atribuciones correspondientes a la licencia.
3. RENOVACIÓN. La licencia de FOO puede ser renovada mediante presentación a la Autoridad de pruebas de haber pasado satisfactoriamente una verificación de competencia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para el FOO.
4. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de FOO venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad y pasado una prueba de pericia en las áreas de operación enumeradas en las STS de la CAA para el FOO.

#### PRUEBA DE PERICIA PARA LA LICENCIA DE ENCARGADO DE OPERACIONES DE VUELO

1. Las STS de la CAA para un FOO contienen una lista de las operaciones que figuran en la prueba de pericia para la licencia de FOO.

Anexo 1 de la OACI: 4.6.1.1; 4.6.1.2; 4.6.1.3.1; 4.6.1.3.2; 4.6.1.4; 4.6.2

14 CFR parte 65: subparte C y Apéndice A

### INSTRUCTORES DE ENCARGADOS DE OPERACIONES DE VUELO

#### REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE ENCARGADOS DE OPERACIONES DE VUELO

1. EDAD. El solicitante de una licencia y habilitación de instructor de FOO deberá tener como mínimo 21 años de edad.
2. CONOCIMIENTOS.
3. El solicitante de una licencia de instructor de FOO deberá haber cumplido los requisitos de instructor estipulados en el párrafo 2.2.6 de esta parte; y
4. cualquier otro requisito adicional que pueda imponer la Autoridad.
5. EXPERIENCIA. El solicitante de una licencia de instructor de FOO deberá poseer al menos una licencia de FOO válida y vigente y tener un mínimo de 3 años de experiencia como FOO.
6. ATRIBUCIONES. Las atribuciones de una licencia de instructor de FOO consisten en impartir instrucción a los solicitantes de una licencia de FOO y anotar a los solicitantes para que presenten una prueba de conocimientos o de pericia, según corresponda.
7. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia de instructor de FOO tiene una validez de 2 años.
8. RENOVACIÓN. Una licencia de instructor de FOO que no haya vencido se puede renovar por otros 24 meses calendario si el titular presenta a la Autoridad prueba de que en los 12 meses anteriores a la fecha de vencimiento:
9. realizó un mínimo de seis ejercicios en un curso aprobado para una licencia de FOO; o
10. asistió a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.
11. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de instructor de FOO venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.

### EXAMINADORES DESIGNADOS PARA ENCARGADOS DE OPERACIÓN DE VUELOS

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una designación de examinador de FOO deberá tener como mínimo 23 años de edad.
2. CUALIFICACIONES GENERALES. El solicitante de una designación de examinador de FOO deberá:
3. mostrar prueba de que posee un alto nivel de conocimientos aeronáuticos de los temas que conforman la certificación de FOO;
4. haber sido titular de una licencia de FOO por un mínimo de 5 años antes de la designación;
5. haber ejercido activamente las atribuciones de la licencia de FOO en el transporte aéreo comercial en los últimos 3 años;
6. tener una buena trayectoria como FOO y como integrante activo del sector y la comunidad, con una reputación de persona íntegra y confiable;
7. haber concluido satisfactoriamente el programa de orientación para examinadores de FOO impartido por la Autoridad; y
8. tener acceso a un sitio de pruebas donde pueda realizar plenamente todas las funciones requeridas para el debido despacho de un vuelo comercial conforme a los requisitos reglamentarios. El lugar puede ser la oficina de operaciones de vuelo de una aerolínea comercial activa.

#### CONOCIMIENTOS

1. El solicitante deberá haber pasado una prueba previa a la designación en las siguientes materias:
2. derecho aeronáutico y reglamento del personal de FOO;
3. conocimientos aeronáuticos en la aeronave que se usará para la prueba;
4. procedimientos para planificación y cálculo de la performance de los vuelos;
5. actuación humana;
6. meteorología;
7. navegación;
8. radiocomunicaciones; y
9. cambios recientes en la tecnología, que incluyen el pilotaje de vuelos por mando eléctrico, la navegación por GPS, los requisitos de la performance de la navegación (RNP), TCAS, ADS-B y los sistemas mejorados de alerta de cizalladura del viento.

#### PERICIA

1. La Autoridad observará al solicitante mientras realiza la a certificación completa de FOO, para lo cual deberá utilizar las STS aprobadas de manera satisfactoria.
2. El solicitante deberá completar todos los documentos obligatorios para la certificación, según lo exija la Autoridad.

#### VIGENCIA

1. Después de la designación, el examinador de FOO deberá mantener la vigencia:
2. asistiendo a cursos de instrucción inicial y periódica dictados por la Autoridad; y
3. manteniendo la vigencia y la validez de la licencia de FOO.
4. El examinador de FOO deberá realizar al menos seis pruebas de pericia en un período de 12 meses calendario para mantener la vigencia de la designación.
5. El examinador de FOO deberá ser observado por la Autoridad mientras efectúa la prueba de pericia una vez cada 12 meses calendario como mínimo.

#### ATRIBUCIONES

1. El examinador de FOO puede administrar las pruebas de pericia para la licencia de FOO de conformidad con las STS aprobadas.
2. El examinador de FOO puede administrar o monitorear cualquier parte de una prueba de conocimientos por computadora.

#### VALIDEZ

1. La licencia de examinador de FOO tendrá una validez de 3 años.

#### RENOVACIÓN

1. La Autoridad puede renovar la designación de examinador de FOO si:
2. la necesidad de la designación sigue siendo válida; y
3. el desempeño del examinador ha sido satisfactorio.

## OPERADOR DE ESTACIÓN AERONÁUTICA Y PERSONAL DE METEOROLOGÍA

Nota: Esta licencia no está destinada al personal del servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS). La orientación sobre las cualificaciones que debe tener este personal figura en la Circular 211 de la OACI, Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS).

### APLICABILIDAD

1. Esta subparte prescribe los requisitos para la expedición, renovación o nueva expedición de la licencia de ASO.

### GENERALIDADES

1. Antes de que se le expida una licencia de ASO, el solicitante deberá cumplir los requisitos de edad, conocimientos, experiencia, pericia, aptitud psicofísica y competencia lingüística especificados para dicha licencia.
2. Para la renovación o nueva expedición de una licencia, habilitación o autorización, el solicitante deberá cumplir los requisitos especificados para dicha licencia.

Anexo 1 de la OACI: 4.1.1, 4.7.1.1

### LICENCIA DE OPERADOR DE ESTACIÓN AERONÁUTICA

1. EDAD. El solicitante de una licencia de ASO deberá tener como mínimo 18 años de edad.
2. CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de ASO deberá recibir y registrar la instrucción en tierra impartida por un instructor autorizado en los siguientes temas apropiados a las atribuciones de un ASO:
3. CONOCIMIENTOS GENERALES. ATS proporcionados dentro de [ESTADO];
4. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES. Procedimientos y fraseología para RT; red de telecomunicaciones;
5. NORMAS Y REGLAMENTOS. Normas y reglamentos aplicables al ASO; y
6. EQUIPO DE TELECOMUNICACIONES. Principios, utilización y limitaciones del equipo de telecomunicaciones en una estación aeronáutica.
7. PRUEBA DE CONOCIMIENTOS. El solicitante de una licencia de ASO deberá:
8. haber recibido una anotación para rendir la prueba de conocimientos de un instructor autorizado que:
	* + 1. haya dictado el curso de instrucción sobre los temas; y
			2. certifique que la persona está preparada para rendir la prueba de conocimientos requerida; y
9. pasar la prueba de conocimientos requerida.
10. EXPERIENCIA. El solicitante de una licencia de ASO deberá haber:
11. habrá completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido, en el período de 12 meses que preceda
inmediatamente a su solicitud, y habrá prestado servicios satisfactorios durante dos meses como mínimo, a las
órdenes de un ASO; o
12. en el período de 12 meses que preceda inmediatamente a su solicitud, habrá prestado servicios satisfactorios a las órdenes de un ASO calificado, durante seis meses como mínimo.
13. PERICIA. El solicitante de una licencia de ASO deberá demostrar o haber demostrado tener competencia en:
14. el manejo del equipo de telecomunicaciones que se utilice; y
15. la transmisión y recepción de mensajes RT de manera eficaz y precisa.
16. ATRIBUCIONES. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, las atribuciones del titular de una ASO le permitirán actuar como operador en una estación aeronáutica. Antes de ejercer las atribuciones que le confiere la licencia, el titular se familiarizará con toda la información pertinente y vigente sobre el equipo y los procedimientos de trabajo que se utilicen en esa estación aeronáutica.
17. VALIDEZ. La licencia tiene una validez de 5 años. La licencia perderá su validez cuando el ASO no ejerza las atribuciones que ella le confiere por un período de 6 meses. La licencia seguirá sin validez mientras no se haya comprobado nuevamente la aptitud del ASO para ejercer las atribuciones de la licencia.
18. RENOVACIÓN. Una licencia de ASO que no haya vencido se puede renovar por otros 5 años calendario si el titular presenta a la Autoridad prueba de que en los 6 meses anteriores a la fecha de vencimiento:
19. se dedicó activamente a las funciones de un ASO; o
20. asistió a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.
21. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de ASO venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.

Anexo 1 de la OACI: 4.7.1.2; 4.7.1.3; 4.7.1.4; 4.7.1.5, 4.7.2

14 CFR parte 65: subparte B

### PERSONAL DE METEOROLOGÍA AERONÁUTICA

Los requisitos de cualificaciones, competencias, educación e instrucción para todo el personal de meteorología aeronáutica son responsabilidad de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) de conformidad con el Documento 7475 de la OACI, *Modus Vivendi concertado entre la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Meteorológica Mundial*. Los requisitos se pueden consultar en el Reglamento Técnico (Núm. 49 de la OMM), Volumen I, *Normas meteorológicas de carácter general y prácticas recomendadas*, Parte V, Cualificaciones y competencias del personal que participa en la prestación de servicios meteorológicos (tiempo y clima) e hidrológicos; Parte VI, Enseñanza y formación profesional del personal meteorológico, y Apéndice A — Paquetes de instrucción básica.

Anexo 1 de la OACI: 4.8

14 CFR 121.119

## LICENCIAS DE APAREJADORES DE PARACAÍDAS, INSTRUCTORES Y EXAMINADORES DESIGNADOS

Nota: El Anexo 1 de la OACI no trata el tema de las licencias de PR. Las reglas de esta subparte emanan de 14 CFR parte 65, y se presentan aquí para información de los Estados que puedan estar interesados en establecer licencias para PR.

#### APLICABILIDAD

1. Esta subparte prescribe los requisitos para la expedición de licencias y habilitaciones de aparejadores de paracaídas, y las condiciones en las que se necesitan dichas licencias y habilitaciones.

14 CFR 65.111

#### REQUISITOS DE CUALIFICACIÓN: GENERALIDADES

1. Para reunir los requisitos para obtener una licencia de PR, la persona deberá:
2. tener como mínimo 18 años de edad;
3. poder leer, hablar, escribir y entender el idioma de [ESTADO] y el inglés, si así lo requiere la Autoridad; y
4. cumplir con lo dispuesto en las secciones de esta subparte que se aplican a la licencia y la habilitación de tipo que se solicita.

14 CFR 65.113

#### LICENCIA REQUERIDA

1. Nadie puede embalar, mantener ni modificar ningún paracaídas del personal cuyo uso previsto sea para casos de emergencia relacionados con aeronaves civiles de [ESTADO] a menos que tenga la licencia y habilitación de tipo correspondientes y vigentes que hayan sido expedidas de conformidad con lo dispuesto en esta subparte y en cumplimiento de ello.
2. A excepción de las contemplaciones permitidas en el párrafo 2.10.1.3(c) de esta subsección, nadie puede embalar, mantener ni modificar ningún paracaídas principal de un paquete con dos paracaídas cuyo uso previsto sea utilizarse en un salto intencional desde una aeronave civil de [ESTADO] a menos que tenga la licencia correspondiente y válida que haya sido expedida conforme a lo dispuesto en esta subparte.
3. Una persona que no tenga una licencia puede embalar el paracaídas principal de un paquete con dos paracaídas si es para su propio uso en un salto intencional.
4. El titular de una licencia de PR deberá presentarla para su inspección a solicitud de la Autoridad, de un representante autorizado del DCA, o de algún oficial del orden público de las instancias federal, estatal o local.
5. Las licencias de PR que se mencionan a continuación se expiden conforme lo dispuesto en esta parte:
6. PR superior
7. PR maestro
8. Las secciones 2.10.1.9 a 2.10.1.12 de esta parte no se aplican a paracaídas embalados, mantenidos ni modificados para uso en las fuerzas armadas.

14 CFR 65.111; 65.113; 65.115

#### LICENCIA DE APAREJADOR SUPERIOR DE PARACAÍDAS: REQUISITOS DE EXPERIENCIA, CONOCIMIENTOS Y PERICIA

1. El solicitante de una licencia de PR superior deberá:
2. presentar pruebas satisfactorias a la Autoridad de haber embalado un mínimo de 20 paracaídas de cada tipo para el cual solicita la habilitación, según las instrucciones del fabricante y bajo la supervisión de un PR con licencia y que posea la habilitación de ese tipo, o bien de una persona que sea titular de una habilitación militar pertinente;
3. pasar una prueba de conocimientos respecto a un paracaídas que rija por lo menos para un tipo de paracaídas que corresponda a la habilitación de tipo solicitada, sobre:
	* + 1. la fabricación, el embalaje y el mantenimiento;
			2. las instrucciones del fabricante; y
			3. las reglas contenidas en esta subparte; y
4. pasar una prueba de pericia en la que demuestre la capacidad de embalar y mantener por lo menos un tipo de paracaídas que corresponda a la habilitación de tipo solicitada.
5. Los requisitos de la prueba de pericia figuran en las STS de la CAA para un aparejador de paracaídas.

14 CFR 65.115

#### LICENCIA DE APAREJADOR MAESTRO DE PARACAÍDAS: REQUISITOS DE EXPERIENCIA, CONOCIMIENTOS Y PERICIA

1. El solicitante de una licencia de PR maestro de paracaídas deberá cumplir los siguientes requisitos:
2. presentar prueba satisfactoria para la Autoridad de un mínimo de 3 años de experiencia como PR y de haber embalado satisfactoriamente un mínimo de 100 paracaídas de cada uno de los dos tipos que correspondan a la habilitación de tipo que posee, según las instrucciones del fabricante:
	* + 1. mientras poseía la licencia y la debida habilitación de PR superior; o
			2. mientras se encontraba bajo la supervisión de un PR con la licencia y la debida habilitación, o de una persona con las habilitaciones militares apropiadas;
			3. un solicitante puede combinar la experiencia especificada en los párrafos 2.10.1.5(a)(1)(i) y (ii) de esta subsección para cumplir los requisitos aquí indicados;
3. si el solicitante no es titular de una licencia de PR superior, pasar una prueba de conocimientos con respecto a los paracaídas que correspondan a la habilitación de tipo solicitada, sobre:
	* + 1. la fabricación, el embalaje y el mantenimiento;
			2. las instrucciones del fabricante; y
			3. las reglas de esta subparte;
4. pasar una prueba de pericia para demostrar la capacidad de embalar y mantener dos tipos de paracaídas que correspondan a la habilitación de tipo solicitada.
5. Los requisitos de la prueba de pericia figuran en las STS de la CAA para aparejador de paracaídas.

14 CFR 65.119

#### HABILITACIONES DE TIPO

1. Las siguientes habilitaciones de tipo se expiden conforme a esta subparte:
2. asiento
3. espalda
4. torso
5. falda
6. Los requisitos de la prueba de pericia para la habilitación de tipo figuran en las STS de la CAA para PR.
7. El titular de una licencia de PR superior que reúna los requisitos para obtener la licencia de PR maestro tiene derecho a que, en su licencia de PR maestro se coloquen las habilitaciones que tenía en la licencia de PR superior.

14 CFR 65.121

#### HABILITACIONES ADICIONALES DE TIPO: REQUISITOS

1. El PR con licencia que solicita otra habilitación de tipo deberá:
2. presentar pruebas satisfactorias para la Autoridad de haber embalado un mínimo de 20 paracaídas de la habilitación de tipo solicitada, según las instrucciones del fabricante y bajo la supervisión de un PR con licencia que posea la habilitación de ese tipo, o bien de un titular de la habilitación militar apropiada; y
3. pasar la prueba de pericia, a satisfacción de la Autoridad, que demuestre la capacidad de embalar y mantener el tipo de paracaídas para el cual desea obtener la habilitación.

14 CFR 65.123

#### ATRIBUCIONES

1. Un PR superior con licencia puede:
2. embalar o mantener (a excepción de reparaciones mayores) cualquier tipo de paracaídas para el cual esté habilitado; y
3. supervisar a otras personas que embalan cualquier tipo de paracaídas para el cual el PR superior con licencia esté habilitado.
4. El PR maestro con licencia puede:
5. embalar, mantener o modificar cualquier tipo de paracaídas para el cual esté habilitado; y
6. supervisar a otras personas que embalar, brindan mantenimiento o modifican cualquier tipo de paracaídas para el cual el PR maestro con licencia esté habilitado.
7. Un PR con licencia no tiene la obligación de cumplir con dispuesto en los párrafos 2.10.1.9 a 2.10.1.12 de esta parte (relativos a instalaciones, equipo, normas de performance, registros, experiencia reciente y sello) para el embalaje, mantenimiento o modificación (si se autoriza) del paracaídas principal de un paquete de dos paracaídas que se usará en un salto intencional.

14 CFR 65.125

#### INSTALACIONES Y EQUIPO

1. Un PR con licencia no deberá ejercer las atribuciones de su licencia a menos que tenga cuente, como mínimo, con las instalaciones y equipo que se mencionan a continuación:
2. una mesa de superficie lisa de al menos 1 m de ancho por 10 m de largo;
3. un depósito con calefacción, iluminación y ventilación suficientes para secar y airear los paracaídas;
4. suficientes herramientas de embalaje y demás equipo para embalar y mantener los tipos de paracaídas a los que da servicio; e
5. instalaciones adecuadas para desempeñar las funciones aplicables y proteger las herramientas y el equipo.

14 CFR 65.127

#### NORMAS DE PERFORMANCE Y REQUISITOS DE VIGENCIA

1. Ningún PR con licencia deberá:
2. embalar, mantener ni modificar ningún paracaídas a menos que esté habilitado para ese tipo;
3. embalar un paracaídas que no sea seguro para usar en caso de emergencia;
4. embalar un paracaídas que no haya sido totalmente secado y aireado;
5. modificar un paracaídas de una manera que no esté específicamente autorizada por la Autoridad o el fabricante;
6. embalar, mantener ni modificar un paracaídas de alguna manera que no siga los procedimientos aprobados por la Autoridad o el fabricante del paracaídas; ni
7. ejercer las atribuciones de la licencia y la habilitación de tipo a menos que conozca las instrucciones vigentes del fabricante para la operación en cuestión y haya:
	* + 1. desempeñado funciones conforme a la licencia durante un mínimo de 90 días en los 12 meses anteriores; o
			2. demostrado a la Autoridad la capacidad de desempeñar dichas funciones.

14 CFR 65.129

#### REGISTROS

1. Todo PR con licencia deberá llevar un registro del embalaje, mantenimiento y modificación de los paracaídas o de la supervisión de dichas actividades.
2. Todo PR con licencia para embalar paracaídas deberá anotar en el registro de embalaje que acompaña al paracaídas la fecha y el lugar de en que se embaló, mencionar cualquier avería que pueda haber encontrado durante la inspección y firmar el registro con su nombre y número de licencia.
3. El registro que se requiere en el párrafo 2.10.1.11(a) de esta subsección deberá contener, respecto a cada paracaídas en el que se haya trabajado, un informe de:
4. tipo y marca;
5. número de serie;
6. nombre y dirección del usuario o del propietario;
7. tipo y alcance del trabajo desempeñado;
8. fecha y lugar donde se desempeñó el trabajo; y
9. resultados de las pruebas de lanzamiento realizadas con el paracaídas.
10. Toda persona que elabore un registro conforme al párrafo 2.10.1.11(a) de esta subsección deberá conservarlo por un mínimo de 2 años después de haberlo elaborado.

14 CFR 65.131

#### SELLO

1. Todo PR con licencia deberá tener un sello con una marca distintiva prescrita por la Autoridad y una prensa para sello.
2. Después de embalar un paracaídas, el PR deberá sellar el embalaje con su sello siguiendo las recomendaciones del fabricante para ese tipo de paracaídas.

14 CFR 65.133

#### DURACIÓN DE LA LICENCIA DE APAREJADOR DE PARACAÍDAS

1. VALIDEZ. La licencia tiene una validez de 5 años. La licencia perderá su validez cuando el PR no ejerza las atribuciones que ella le confiere por un período de 6 meses. La licencia seguirá sin validez hasta que se haya comprobado nuevamente la aptitud del PR para ejercer las atribuciones de la licencia.
2. RENOVACIÓN. Una licencia de PR que no haya vencido se puede renovar por otros 5 años si el titular presenta a la Autoridad prueba de que en los 6 meses anteriores a la fecha de vencimiento:
3. se dedicó activamente a las obligaciones de un PR, o
4. asistió a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.
5. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de PR venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad y pasado una prueba de pericia en las áreas de operación contenidas en las STS de la CAA para la licencia de aparejador de paracaídas, según corresponda a la licencia y las habilitaciones que se renovarán.

#### EXPOSICIÓN DE LA LICENCIA

1. Todo titular de una licencia de PR deberá colocarla en las inmediaciones de donde normalmente ejerce las atribuciones de dicha licencia, y deberá presentarla para su inspección a solicitud de la Autoridad, de un representante autorizado del DCA o de un oficial del orden público de las instancias federal, estatal o local.

14 CFR 65.111

### REQUISITOS PARA INSTRUCTOR DE APAREJADOR DE PARACAÍDAS

#### REQUISITOS PARA LA LICENCIA DE INSTRUCTOR DE APAREJADOR DE PARACAÍDAS

1. EDAD. El solicitante de una licencia y habilitación de instructor de PR deberá tener como mínimo 21 años de edad.
2. CONOCIMIENTOS.
3. El solicitante de una licencia de instructor de PR deberá haber cumplido los requisitos de instructor estipulados en el párrafo 2.2.6 de esta parte; y
4. cualquier otro requisito adicional que pueda imponer la Autoridad.
5. EXPERIENCIA. El solicitante de una licencia de instructor de PR deberá tener como mínimo una licencia y una habilitación de PR vigentes y válidas que correspondan a la licencia de instructor que solicita y un mínimo de 3 años de experiencia como PR.
6. ATRIBUCIONES. Las atribuciones de una licencia de instructor de PR consisten en impartir instrucción a los solicitantes de una licencia de PR y anotar a los solicitantes para que presenten una prueba de conocimientos o de pericia, según corresponda.
7. VALIDEZ. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la licencia de instructor de PR tiene una validez de 2 años.
8. RENOVACIÓN. Una licencia de instructor de PR que no haya vencido se puede renovar por otros 24 meses calendario si el titular presenta a la Autoridad prueba de que en los 12 meses anteriores a la fecha de vencimiento:
9. realizó un mínimo de seis ejercicios en un curso aprobado para una licencia de PR; o
10. asistió a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.
11. NUEVA EXPEDICIÓN. Si la licencia de instructor de PR venció, el solicitante deberá haber asistido a algún curso de actualización aceptable para la Autoridad.

### REQUISITOS PARA EXAMINADOR DESIGNADO DE APAREJADOR DE PARACAÍDAS

#### REQUISITOS GENERALES

1. EDAD. El solicitante de una licencia de DPRE deberá tener como mínimo 23 años de edad.
2. CUALIFICACIONES GENERALES. El solicitante de una licencia de DPRE deberá:
3. mostrar prueba de que posee un alto nivel de conocimientos aeronáuticos de los temas que conforman la certificación de DPRE;
4. haber sido titular de una licencia de DPR por un mínimo de 5 años antes de la designación;
5. haber ejercido activamente las atribuciones de DPR en los 3 años anteriores;
6. tener una buena trayectoria como DPR y como integrante activo del sector y la comunidad, con una reputación de persona íntegra y confiable;
7. haber concluido satisfactoriamente el programa de orientación para DPRE impartido por la Autoridad;
8. tener una base de operaciones fija y equipada adecuadamente para todos los temas prácticos que implica la devolución al servicio;
9. tener con una base de operaciones fija con el equipo adecuado para ensayar las tareas correspondientes cada una de las áreas de operación enumeradas en las STS; y
10. tener herramientas, equipo, publicaciones actuales y los materiales necesarios para realizar las tareas del proyecto siguiendo las recomendaciones del fabricante de paracaídas o las normas del sector.

#### CONOCIMIENTOS

1. El solicitante de una designación de DPRE deberá haber pasado una prueba previa a la designación en:
2. derecho aeronáutico y reglamento del personal de DPR;
3. embalaje y mantenimiento de una gran variedad de paracaídas;
4. modificaciones de paracaídas según las normas del fabricante y del sector;
5. uso correcto de los sellos para fines de identificación; y
6. requisitos para el correcto mantenimiento de registros.

#### PERICIA

1. La Autoridad observará al solicitante mientras realiza la certificación completa de PR superior o de PR maestro, para lo cual deberá utilizar las STS aprobadas de manera satisfactoria.
2. El solicitante deberá llenar toda la documentación requerida para la certificación, según lo requiera la Autoridad.

#### VIGENCIA

1. Tras la designación, un DPRE deberá mantener la vigencia:
2. asistiendo a cursos de instrucción inicial y periódica dictados por la Autoridad; y
3. manteniendo una licencia de PR vigente y válida y las habilitaciones correspondientes.
4. El DPRE deberá realizar al menos 6 pruebas de pericia en un período de 12 meses calendario para mantener la vigencia de la designación.
5. El DPRE deberá ser observado por la Autoridad mientras realiza la prueba de pericia por lo menos una vez cada 12 meses calendario.

#### ATRIBUCIONES

1. El DPRE puede administrar las pruebas de pericia para la licencia de aparejador superior de paracaídas y aparejador maestro de paracaídas de conformidad con las STS aprobadas.
2. El DPRE puede administrar o monitorear cualquier parte de una prueba de conocimientos por computadora.

#### VALIDEZ

1. La designación de DPRE tendrá una validez de 3 años.

#### RENOVACIÓN

1. La designación de DPRE puede ser renovada por la Autoridad si:
2. la necesidad de la designación sigue siendo válida;
3. el desempeño del DPRE ha sido satisfactorio; y
4. el DPRE ha asistido al seminario para DPRE impartido por la Autoridad en los 12 meses calendario anteriores.

Orden 8610.12 de la FAA, Capítulo 3:5

## DISPOSICIONES MÉDICAS APLICABLES AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

#### APLICABILIDAD

1. Esta subparte prescribe los requisitos y procedimientos para la expedición, renovación y nueva expedición de certificados médicos de clase 1, clase 2 y clase 3.
2. El proceso de evaluación médica de los titulares de una licencia deberá incluir los principios básicos de gestión de la seguridad en su:
3. análisis de rutina de los sucesos de incapacitación durante el vuelo y constataciones médicas durante los exámenes médicos para identificar los elementos de riesgo médico aumentado; y
4. reevaluación continua del proceso de examen médico para concentrarse en los ámbitos de riesgo médico aumentado que se hayan identificado.

Nota 1: Los requisitos relacionados con los principios de gestión de la seguridad estarían incluidos normalmente en las órdenes internas de la Autoridad, y no en un reglamento.

Nota 2: El Adjunto A al Anexo 19 de la OACI contiene un marco para la implementación y el mantenimiento de un SSP. La orientación sobre los SSP y los principios de la gestión de la seguridad figuran en el Documento 9859 de la OACI, Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM), y en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. La Autoridad implementará la debida promoción de la salud relacionada con la aviación para los titulares de licencias que deban someterse a un examen médico para reducir los riesgos futuros de seguridad de los vuelos.

Nota 3: El párrafo 2.11.1.1(b) de esta parte indica la manera en que se pueden determinar los temas apropiados para las actividades de promoción de la salud.

Nota 4: La orientación sobre el tema figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

Nota 5: La orientación sobre la relación entre la Autoridad y la implementación del examen médico para los titulares de licencias figura en el Documento 9379 de la OACI, Manual de procedimientos para el establecimiento y gestión de un sistema estatal para el otorgamiento de licencias al personal.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.4.2, 1.2.4.3

#### APTITUD PSICOFÍSICA

1. El solicitante de licencia de miembro de la tripulación de vuelo, de una licencia de ATCO o, a partir del 3 de noviembre de 2022 de miembro de la tripulación de un vuelo pilotado a distancia, deberá tener un certificado médico expedido de conformidad con esta parte.
2. Hasta el 2 de noviembre de 2022, a excepción de lo dispuesto en esta parte, ningún miembro de la tripulación de vuelo ni los ATCO ejercerán las atribuciones de su licencia a menos que tengan un certificado médico vigente que corresponda a dicha licencia.
3. A partir del 3 de noviembre de 2022, a excepción de lo dispuesto en esta parte, ningún miembro de la tripulación de vuelo, miembro de la tripulación de un vuelo pilotado a distancia y ni los ATCO ejercerán las atribuciones de su licencia a menos que tengan un certificado médico vigente que corresponda a dicha licencia.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.4.1; 1.2.4.5; 1.2.4.6

14 CFR 61.3(c); 65.31(c); 63.31(c); 63.51(c)

JAR-FCL 1, 2, 3 y 4.035

#### MÉDICO EXAMINADOR DEL PERSONAL AERONÁUTICO

1. Con sujeción al cumplimiento de los requisitos especificados en esta parte, la Autoridad puede designar a médicos cualificados y con licencia para ejercer la medicina, a fin de que actúen como AME autorizados y realicen exámenes médicos para determinar la aptitud psicofísica de los solicitantes para la expedición, renovación o nueva expedición de las licencias o habilitaciones especificadas en esta parte. Los AME pueden ser designados fuera de [ESTADO].
2. Los AME deberán haber asistido, o deberán asistir, a algún curso de instrucción inicial y periódica en medicina aeronáutica. La instrucción inicial deberá incluir lo siguiente:
3. instrucción básica en medicina aeronáutica para exámenes médicos de clases 2 y 3 en los temas prescritos en la NE 2.11.1.3(a); e
4. instrucción avanzada en medicina aeronáutica para exámenes médicos de clase 1 en los temas prescritos en la NE 2.11.1.3(b).
5. Los AME deberán adquirir conocimientos y experiencia respecto a las condiciones en las que los titulares de licencias y habilitaciones desempeñan sus obligaciones.

Nota: Algunos ejemplos de experiencia y conocimientos prácticos son experiencia de vuelo, experiencia en simulador, observación en el lugar o cualquier otra experiencia práctica que la Autoridad considere que cumple este requisito.

1. Los AME deberán presentar suficiente información a la Autoridad para que esta realice auditorías de los certificados médicos.

Nota: El propósito de esa auditoría es garantizar que los médicos examinadores cumplan las normas aplicables para el buen ejercicio de la medicina y la evaluación de los riesgos aeromédicos. La orientación sobre la evaluación de riesgos aeromédicos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. La autorización de AME tiene una validez de 3 años. El AME deberá haber efectuado un mínimo de 10 exámenes anuales para la expedición de un certificado médico. La renovación de la designación del AME se hará a discreción de la Autoridad.
2. Tras efectuar el examen médico de un solicitante de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.11 de esta parte, el AME deberá presentar un informe firmado a la Autoridad en el que detalle los resultados de dicho examen.
3. Si el examen médico lo realiza un grupo de AME, la Autoridad nombrará a un jefe del grupo, que se encargará de coordinar los resultados del examen y de firmar el informe.

Nota: Si la Autoridad recibe el informe médico en formato electrónico, se deberá establecer la identificación adecuada del examinador.

1. La Autoridad se reserva el derecho de reconsiderar toda acción de un AME.
2. El AME deberá respetar la confidencialidad médica en todo momento.
3. El AME deberá conservar de manera protegida todos los informes y registros médicos y restringir la accesibilidad al personal autorizado.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.4.4; 1.2.4.4.1; 1.2.4.6; 1.2.4.6.1; 1.2.4.6.2; 1.2.4.8; 1.2.4.8.1; 1.2.4.8.2

14 CFR 183.11; 183.17; 183.21; 67.405; 67.407

JAR-FCL 3.090; 3.105

#### EXÁMENES MÉDICOS DEL PERSONAL AERONÁUTICO

1. Los solicitantes de licencias o habilitaciones para las cuales se requiere un examen de aptitud psicofísica deberán firmar y presentar al médico examinador una declaración que indique si se han sometido previamente a un examen médico y, de ser así, la fecha, el lugar y los resultados del último examen.
2. El solicitante deberá indicar al médico examinador si se denegó, revocó o suspendió anteriormente un certificado médico y, de ser así, el motivo de la denegación, revocación o suspensión.
3. Todo solicitante de un certificado médico deberá presentar al médico examinador un informe personalmente certificado con los datos médicos sobre antecedentes personales, familiares y hereditarios.
4. Todo solicitante de un certificado médico deberá presentar algún documento de identidad según se especifica en el párrafo 2.2.5.5(c) de esta parte.
5. Toda declaración falsa que un solicitante de licencia o habilitación haga a un médico examinador deberá ser denunciada a la Autoridad para que se tomen las medidas correspondientes.
6. El solicitante deberá completar el formulario de solicitud correspondiente según lo prescriba la Autoridad.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.4.7; 1.2.4.7.1; 6.1.2

14 CFR 67.403; 67.413; 61.59.

JAR-FCL 3.100; 3.120

#### CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES

1. Si no se cumplen los requisitos médicos prescritos en esta parte para una licencia en particular, no se expedirá, renovará ni volverá a expedir el certificado médico correspondiente, a menos que se cumplan las condiciones siguientes:
2. una conclusión médica acreditada que indique que, en circunstancias especiales, el incumplimiento por parte del solicitante de cualquier requisito, sea numérico o de otro tipo, es de índole tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada ponga en peligro la seguridad del vuelo;
3. las condiciones de operación y la capacidad, pericia y experiencia pertinentes del solicitante hayan sido debidamente consideradas; y
4. la Autoridad apruebe la licencia con alguna limitación o limitaciones especiales cuando el desempeño seguro de las obligaciones del titular de la licencia dependa de su cumplimiento con esa limitación o limitaciones.
5. El AME deberá informar a la Autoridad de cualquier caso en que, a criterio del AME, el incumplimiento por parte de un solicitante de algún requisito, sea numérico o de otro tipo, es de índole tal que no es probable que el ejercicio de las atribuciones de la licencia solicitada, o ya obtenida, ponga en peligro la seguridad del vuelo.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.4.10, 6.1.3

14 CFR 67.401

JAR-FCL 1, 2, 3 y 4.045

#### DISMINUCIÓN DE LA APTITUD PSICOFÍSICA

1. Los titulares de las licencias previstas en esta parte dejarán de ejercer las atribuciones que estas y las habilitaciones conexas les confieran en cuanto tengan conocimiento de cualquier disminución de su aptitud psicofísica que pudiera impedirles ejercer en condiciones de seguridad y debidamente dichas atribuciones.

Nota: La orientación sobre estados físicos y mentales y los tratamientos de importancia para la seguridad del vuelo, que puede ser necesario dar a conocer a la Autoridad, figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.6.1

14 CFR 61.53

JAR-FCL 3.040

#### USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

1. El titular de una licencia prevista en esta parte no ejercerá las atribuciones que su licencia y las habilitaciones conexas le confieran mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones de forma segura y apropiada.
2. El titular de una licencia prevista en esta parte se abstendrá de todo abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas.

Nota: Hay orientaciones sobre métodos adecuados de identificación (entre los que cabe incluir los exámenes bioquímicos en casos tales como, por ejemplo, previos al empleo, sospecha razonable, después de accidentes/incidentes, a intervalos y al azar) y sobre otros temas relativos a la prevención en el Documento 9654 de la OACI, Manual sobre prevención del uso problemático de ciertas sustancias en el lugar de trabajo en la esfera de la aviación.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.7.1; 1.2.7.2; 1.2.7

Anexo 2 de la OACI: 2.5

14 CFR 91.17

JAR-FCL 3.115

#### CERTIFICADO MÉDICO

1. CERTIFICADO MÉDICO.
2. El certificado médico deberá:
	* + 1. ser expedido en el formato y de la manera que prescriba la Autoridad; y
			2. acompañar al titular de la licencia en todo momento que ejerza las atribuciones que le confiere la licencia de personal.
3. Las partes que debe tener el certificado médico se prescriben en la NE 2.11.1.8.
4. EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS MÉDICOS.
5. A todo solicitante que cumpla los requisitos médicos prescritos en esta subparte se le expedirá un certificado médico basado en un examen médico y en una evaluación de sus antecedentes y estado de salud.
	* + 1. La expedición del certificado médico de clase 1 se puede delegar específicamente a un AME.
			2. La expedición de los certificados médicos de clases 2 y 3 se puede delegar a un AME autorizado.
6. Todo solicitante de un certificado médico deberá someterse a un examen médico conforme a los requisitos de salud física y mental contenidos en esta subparte.
7. Todo solicitante que no cumpla los requisitos médicos contenidos en esta subparte puede solicitar la expedición discrecional de un certificado según el párrafo 2.11.1.5 de la presente.
8. VALIDEZ.
9. El certificado médico tiene una validez de:
	* + 1. 12 meses para las CPL, MPL y ATPL de clase 1;
			2. 12 meses para las licencias de FE y FN de clase 2;
			3. 60 meses para la PPL de clase 2;
			4. 48 meses para la licencia de ATCO de clase 3; y
			5. a partir del 3 de noviembre de 2022, 48 meses para la RPL correspondiente a avión, dirigible, planeador, giroavión, aeronave de despegue vertical o globo libre.
10. Las excepciones a la validez del certificado médico son:
	* + 1. Cuando el titular haya cumplido los 40 años de edad:
				1. hasta el 2 de noviembre de 2022, el intervalo de 60 meses especificado para la PPL y el intervalo de 48 meses especificado para la licencia de ATCO deberán reducirse a 24 meses;
				2. el intervalo de 12 meses especificado para el titular de una CPL o de una ATPL que se utiliza en el transporte de pasajeros en operaciones de transporte aéreo comercial con un solo piloto deberá reducirse a 6 meses; y
				3. a partir del 3 de noviembre de 2022, el intervalo de 60 meses especificado para la PPL y el intervalo de 48 meses especificado para la RPL y la licencia de ATCO deberán reducirse a 24 meses.
			2. Cuando el titular haya cumplido los 50 años de edad:
				1. hasta el 2 de noviembre de 2022, el intervalo de 24 meses especificado para la PPL y la licencia de ATCO deberá reducirse a 12 meses; y
				2. a partir del 3 de noviembre de 2022, el intervalo de 24 meses especificado para la PPL y la licencia de ATCO deberá reducirse a 12 meses.
			3. Cuando el titular haya cumplido los 60 años de edad:
				1. el intervalo de 12 meses especificado para el titular de una CPL, MPL o ATPL dedicado a las operaciones de transporte aéreo comercial deberá reducirse a 6 meses.
11. Para la expedición inicial del certificado médico, el período de validez deberá comenzar en la fecha en que se efectúe el examen médico. El período de validez, para el último mes que se tome en cuenta, deberá incluir el día que tenga el mismo número calendario que la fecha del examen médico o, si ese mes no tiene ese mismo número de día, el último día del mes.
12. El período de validez de un certificado médico se puede prolongar hasta 45 días a discreción de la Autoridad.

Nota: Es aconsejable que el día calendario en el que vence el certificado médico sea el mismo año tras año dejando que la fecha de vencimiento del certificado médico vigente sea al comienzo del nuevo período de validez, a condición de que el examen médico se efectúe durante el período de validez del certificado médico vigente, pero no más de 45 días antes del vencimiento.

1. El período de validez de un certificado médico se puede reducir por indicación médica.
2. RENOVACIÓN O NUEVA EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO MÉDICO.
3. Los requisitos que se deben cumplir para la renovación o la nueva expedición de un certificado médico son los mismos que para el certificado inicial, salvo cuando se especifique lo contrario.
4. La renovación del certificado médico de clases 1, 2 y 3 se puede delegar al AME.
5. La nueva expedición del certificado médico de clase 1 será responsabilidad de la Autoridad o se delegará específicamente a un AME.
6. La nueva expedición de los certificados médicos de clases 2 y 3 se puede delegar a un AME.
7. LIMITACIÓN O DENEGACIÓN.
8. Por motivos médicos justificados y notificados al solicitante, la Autoridad puede limitar o denegar un certificado médico.
9. SUSPENSIÓN O REVOCACIÓN DE UN CERTIFICADO MÉDICO.
10. De conformidad con el párrafo 2.2.9 de esta parte, la Autoridad puede suspender o revocar un certificado médico expedido, si se comprueba que el solicitante o el titular del certificado no cumplió, o ya no cumple, los requisitos aquí enunciados.

Anexo 1 de la OACI: 1.2.4.2; 1.2.5.2; 1.2.5.2.1; 1.2.5.2.2; 1.2.5.2.3; 1.2.5.2.4; 1.2.5.2.5R; 1.2.6.1.2; 1.2.7.1; 6.1.4

14 CFR 61.23; 67.3; 67.405; 67.407; 67.409

JAR-FCL 3.100; 3.105

#### MÉDICO EVALUADOR

1. El médico evaluador de la CAA evaluará periódicamente la competencia de cada AME.
2. La Autoridad usará los servicios de médicos con experiencia en el ejercicio de la medicina aeronáutica cuando sea necesario evaluar los informes que los médicos examinadores presentan a la Autoridad.

### REQUISITOS MÉDICOS

#### GENERALIDADES

1. El solicitante de un certificado médico expedido de conformidad con esta parte deberá someterse a un examen médico basado en los siguientes requisitos:
2. psicofísicos;
3. visuales y relativos a la percepción de colores; y
4. auditivos.

Anexo 1 de la OACI: 6.2.1

14 CFR 67: subpartes B, C y D

#### REQUISITOS DE SALUD FÍSICA Y MENTAL

1. Se exigirá que todo solicitante de cualquier clase de evaluación médica esté exento de:
2. cualquier deformidad, congénita o adquirida; o
3. cualquier incapacidad activa o latente, aguda o crónica; o
4. cualquier herida o lesión, o secuela de alguna intervención quirúrgica; o
5. cualquier efecto o efecto secundario de cualquier medicamento terapéutico, diagnosticado o preventivo, prescrito o no prescrito, que tomen y que sea susceptible de causar alguna deficiencia funcional que probablemente interfiera con la operación segura de una aeronave o con el buen desempeño de sus funciones.
6. Un solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos,
debería considerarse psicofísicamente no apto, a menos que el médico evaluador, al tener acceso a los detalles del caso en cuestión, considere que es improbable que el estado del solicitante interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia y la habilitación le confieren.

Nota 1: El Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil, contiene orientación sobre la evaluación de los solicitantes que están bajo tratamiento con medicamentos antidepresivos.

Nota 2: Los trastornos mentales y del comportamiento se definen de conformidad con las descripciones clínicas y pautas para el diagnóstico de la Organización Mundial de la Salud, que aparecen en el documento titulado Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud, 10ª edición — Clasificación de Trastornos Mentales y del Comportamiento, OMS 1992. Este documento contiene descripciones detalladas de los requisitos relativos al diagnóstico, que podrían ser de utilidad para su aplicación en la evaluación médica.

Anexo 1 de la OACI: 6.2.2; 6.3.2.1; 6.3.2.2; 6.3.2.2.1R; 6.4.2.2.1R; 6.5.2.2.1R

14 CFR 67.107; 67.207; 67.307

14 CFR 67: subpartes B, C y D

JAR-FCL 3: 3.205; subparte B

#### REQUISITOS DE LA PRUEBA DE AGUDEZA VISUAL

1. Las pruebas de agudeza visual deberían realizarse en un ambiente con un nivel de iluminación que corresponda a la iluminación ordinaria de una oficina (30-60 cd/m2).
2. La agudeza visual debería medirse por medio de una serie de anillos de Landolt, u optotipos similares, colocados a una distancia del solicitante que corresponda al método de prueba adoptado.

Anexo 1 de la OACI: 6.2.3.1; 6.2.3.2R

14 CFR 67.103; 67.203; 67.303

JAR-FCL 3: 3.215; 3.220

#### REQUISITOS APLICABLES ALA PERCEPCIÓN DE LOS COLORES

1. Se exigirá que el solicitante demuestre que puede distinguir fácilmente los colores cuya percepción sea necesaria para desempeñar con seguridad sus funciones.
2. Se examinará al solicitante respecto a su capacidad de identificar correctamente una serie de láminas pseudoisocromáticas con luz del día o artificial de igual temperatura de color que la proporcionada por los iluminantes normalizados CIE C o D65 especificados por la Comisión Internacional de Alumbrado (CIE).
3. El solicitante que obtenga un resultado satisfactorio de acuerdo con las condiciones prescritas por la Autoridad será declarado apto. Se declarará no apto al solicitante que no haya obtenido un resultado satisfactorio en tal prueba, a menos que pueda distinguir con facilidad los colores utilizados en la navegación aérea e identificar correctamente las luces usadas en aviación. Los solicitantes que no cumplan con estos criterios serán declarados no aptos excepto para la evaluación de clase 2, con la siguiente restricción: válida de día únicamente.

Anexo 1 de la OACI: 6.2.4; 6.2.4.1; 6.2.4.2; 6.2.4.3; 6.2.4.4

14 CFR 67.103; 67.203, 67.303

JAR-FCL 3: 3.225

#### REQUISITOS DE LAS PRUEBAS DE AUDICIÓN

1. Se exigirá que el solicitante demuestre que posee una percepción auditiva suficiente para ejercer con seguridad las atribuciones que la licencia y la habilitación le confieren.
2. La prueba de audición se puede hacer con un audiómetro de tono puro o con algún otro método alternativo que genere resultados equivalentes. Esta prueba se deberá hacer en el primer examen médico y luego a intervalos especificados según la clase de examen médico y la edad del solicitante.
3. Si se usa un audiómetro de tono puro en la prueba de audición, la referencia cero para la calibración es la de las normas pertinentes de la recomendación R389 de ISO, 1964.
4. En las pruebas de audición que se realizan sin audiometría, los solicitantes deberán ser examinados en un cuarto silencioso con voces a niveles de susurro y de conversación en las siguientes condiciones:
5. Un cuarto silencioso es una habitación en la que la intensidad del ruido de fondo es inferior a 35 dB(A) cuando se mide con respuesta “lenta” en un sonómetro de ponderación “A”.
6. El nivel sonoro medio de la voz en la conversación normal a 1 m del punto de emisión es de 60 dB(A) y la de la voz en susurro es de 45 dB(A). A 2 m del locutor el nivel sonoro es inferior de 6 dB(A).
7. El titular de una PPL con una IR deberá cumplir los requisitos de audición para el certificado médico de clase 1.

Anexo 1 de la OACI: 6.2.1, 6.2.5.1; 6.2.5.2; 6.2.5.3.1; 6.2.5.6; y las notas en 6.2.5

14 CFR 67.105; 67.205; 67.305

JAR-FCL 3: 3.235, 3.355

#### CERTIFICADO MÉDICO DE CLASE 1

1. EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DE CERTIFICADO.
2. El nivel de aptitud psicofísica que se debe alcanzar para renovar el certificado médico de clase 1 deberá ser el mismo que para la evaluación inicial, salvo explícita indicación en contrario.
3. El solicitante de una CPL, MPL o ATPL se deberá someter a un examen médico inicial para la expedición de un certificado médico de clase 1.
4. Salvo indicación en contrario en esta subparte, el titular de una CPL, MPL o ATPL deberá renovar su certificado médico de clase 1 a intervalos que no excedan los especificados a continuación.
5. Se expedirá un certificado médico de clase 1 cuando el solicitante cumpla con los requisitos dispuestos en esta parte.

Anexo 1 de la OACI: 6.1.1(a); 6.3.1.1; 6.3.1.2; 6.3.1.3

1. REQUISITOS PSICOFÍSICOS.
2. El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que probablemente le impida de manera súbita operar con seguridad la aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones.
3. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de las siguientes afecciones que pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee:
	* + 1. un trastorno mental orgánico;
			2. un trastorno mental o del comportamiento debido al uso de sustancias psicoactivas; esto incluye el síndrome de dependencia inducida por la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias psicoactivas;
			3. la esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante;
			4. un trastorno del humor (afectivo);
			5. un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somatomorfo;
			6. un trastorno de la personalidad o del comportamiento adulto, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
			7. un retraso mental;
			8. un trastorno del desarrollo psicológico;
			9. un trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o la adolescencia; o
			10. un trastorno mental que no se ha especificado de otra manera.
4. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las siguientes afecciones:
	* + 1. enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso cuyos efectos, según un dictamen médico acreditado, probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación;
			2. epilepsia; ni
			3. cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.
5. Todo solicitante que haya sufrido un traumatismo craneoencefálico cuyos efectos, según un dictamen médico acreditado, probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación será considerado no apto.
6. El solicitante no deberá tener ninguna anomalía del corazón, congénita o adquirida, que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación. Los antecedentes de infarto del miocardio comprobado deberán ser motivo de descalificación.
7. Todo solicitante a quien se le haya injertado un puente de arteria coronaria (bypass) o a quien se le haya efectuado una angioplastía (con o sin implantación de stent) o que haya sido objeto de cualquier otra intervención cardiaca, o que posea antecedentes de infarto del miocardio o sufra de cualquier otro trastorno cardíaco que potencialmente pueda provocar incapacitación debería ser declarado no apto, a menos que el problema cardíaco haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
8. Todo solicitante cuyo ritmo cardíaco sea anormal será considerado no apto, a menos que la arritmia cardiaca haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
9. La electrocardiografía formará parte del examen del corazón cuando se expida por primera vez un certificado médico.
10. La electrocardiografía se incluirá en los exámenes médicos sucesivos de solicitantes de más de 50 años de edad, una vez al año, como mínimo.

Nota 1: El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. No proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido examen cardiovascular.

Nota 2: En el Manual de medicina aeronáutica civil (Documento 8984) se facilita orientación sobre la electrocardiografía en condiciones de reposo y de esfuerzo.

1. Las tensiones arteriales sistólica y diastólica deberán estar dentro de los límites normales.
2. El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión arterial es un factor de descalificación, salvo en el caso de los medicamentos cuyo uso, según un dictamen médico acreditado, sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones de la licencia o la habilitación del solicitante.

Nota: Se facilita amplia orientación sobre el tema en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural significativa.
2. No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura que probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacitación durante maniobras normales o de emergencia.
3. La radiografía deberá formar parte del examen inicial de tórax.

Nota: Habitualmente, las radiografías periódicas del tórax no son necesarias, pero pueden ser una necesidad en situaciones en que puede presumirse una enfermedad pulmonar asintomática.

1. Los solicitantes que sufren de enfermedad pulmonar obstructiva crónica serán considerados no aptos a menos que la condición de los solicitantes haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. Los solicitantes que sufren de asma acompañado de síntomas significativos o que probablemente dé lugar a síntomas que provoquen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia serán considerados no aptos.
3. El uso de fármacos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de
fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

Nota: La orientación sobre los peligros de los medicamentos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que sufren de tuberculosis pulmonar activa serán considerados no aptos.
2. Los solicitantes que presentan lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se supone son de origen tuberculoso, pueden ser considerados aptos.

Nota: La orientación sobre la evaluación de las enfermedades respiratorias figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que presentan deficiencias funcionales significativas del tracto gastrointestinal o sus anexos
serán considerados no aptos.
2. Los solicitantes estarán completamente libres de hernias que puedan dar lugar a síntomas que ocasionen incapacitación.
3. Los solicitantes que presenten secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del tracto digestivo o sus anexos, que probablemente causen incapacitación durante el vuelo, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos.
4. Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en los conductos biliares o en el tracto digestivo o sus anexos, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, deberá ser considerado no apto hasta que el médico evaluador que conozca los detalles de la referida operación estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacitación en vuelo.
5. Los solicitantes con trastornos del metabolismo, de la nutrición o endocrinos que probablemente interfieran en el ejercicio de las atribuciones correspondientes a sus licencias o habilitaciones, serán considerados no aptos.
6. Los solicitantes que sufren de diabetes mellitus tratada con insulina serán considerados no aptos.

Nota: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes con diabetes tipo 2 tratados con insulina, según las disposiciones del párrafo 2.11.1.5 de esta parte, figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que sufren de diabetes mellitus no tratada con insulina serán considerados no aptos a menos que se compruebe que su estado puede controlarse de manera satisfactoria con ayuda de una dieta solamente o de una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicación antidiabética cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. Los solicitantes que sufren de enfermedades sanguíneas o del sistema linfático serán considerados no aptos a menos que la condición de los solicitantes haya sido objeto de una investigación adecuada y que se haya determinado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.

Nota: El rasgo drepanocítico u otros rasgos de hemoglobinopatías se consideran generalmente compatibles con la evaluación de apto.

1. Los solicitantes que sufren de enfermedad renal o genitourinaria serán considerados no aptos, a menos que una investigación adecuada haya revelado que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. El examen médico comprenderá un análisis de orina y toda anomalía será objeto de una investigación adecuada.

Nota: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes diabéticos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que sufren de secuelas de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones o en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos a menos que la condición de los solicitantes haya sido objeto de una investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. Los solicitantes a quienes se les haya practicado una nefrectomía serán considerados no aptos, a menos que la nefrectomía esté bien compensada.
3. Los solicitantes que son seropositivos con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) serán considerados no aptos, salvo si se ha investigado y evaluado el estado de estos de conformidad con las mejores prácticas médicas y se considera improbable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia o la habilitación les confieren.

Nota 1: El diagnóstico temprano y el control activo de la enfermedad causada por el VIH mediante una terapia antirretroviral reducen la morbilidad y mejoran la prognosis y, por consiguiente, aumentan la probabilidad de que los solicitantes resulten aptos en la evaluación.

Nota 2: La orientación sobre la evaluación de solicitantes que son seropositivos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Las solicitantes que están embarazadas serán consideradas no aptas, a menos que una evaluación obstétrica y un continuo control indiquen que los embarazos presentan pocos riesgos y complicaciones. La evaluación de la aptitud se puede limitar al período comprendido entre el final de la semana 12 y el final de la semana 26 de la gestación.
2. Después del parto o cesación del embarazo, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia hasta que no se haya sometido a una nueva evaluación, de conformidad con las mejores prácticas médicas, y se haya determinado que puede ejercer de forma segura las atribuciones correspondientes a su licencia o habilitación.
3. El solicitante no presentará ninguna anomalía de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras
conexas que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia o habilitación.

Nota: Toda secuela de lesiones que afecten a los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y determinados defectos anatómicos, exigirá normalmente una evaluación funcional para determinar la capacidad del solicitante.

1. Los solicitantes no presentarán anomalías ni enfermedades del oído o de sus estructuras conexas, que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. No existirá:
	* + 1. ningún trastorno de las funciones vestibulares;
			2. ninguna disfunción significativa de las trompas de Eustaquio; ni
			3. perforación alguna sin cicatrizar de las membranas del tímpano.
3. Una sola perforación seca de la membrana del tímpano no implica necesariamente que ha de considerarse no apto al solicitante.

Nota: La orientación sobre las pruebas de las funciones vestibulares figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. No existirá ninguna obstrucción nasal, ni deformidad, ni enfermedad de la cavidad bucal o del tracto respiratorio superior que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia o habilitación del solicitante.
2. Los solicitantes que sufren de tartamudez u otros defectos del habla lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral serán considerados no aptos.

Anexo 1 de la OACI: 6.3.2.1; 6.3.2.3; 6.3.2.4; 6.3.2.5; 6.3.2.5.1; 6.3.2.5.2; 6.3.2.6; 6.3.2.6.1; 6.3.2.6.2R; 6.3.2.7; 6.3.2.7.1; 6.3.2.8; 6.3.2.9; 6.3.2.9.1R; 6.3.2.10; 6.3.2.11; 6.3.2.11; 6.3.2.11.1; 6.3.2.12; 6.3.2.12.1; 6.3.2.13; 6.3.2.13.1; 6.3.2.14; 6.3.2.14.1R; 6.3.2.15; 6.3.2.16; 6.3.2.16.1; 6.3.2.17; 6.3.2.18; 6.3.2.18.1; 6.3.2.19; 6.3.2.19.1; 6.3.2.20; 6.3.2.21; 6.3.21.1R; 6.3.2.22; 6.3.2.23; 6.3.2.24; 6.3.2.25; 6.3.2.25.1; 6.3.2.26; 6.3.2.26.1; 6.3.2.27

1. REQUISITOS VISUALES.
2. El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
3. La agudeza visual lejana con o sin corrección será de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente, y la agudeza visual binocular será de 6/6 o mayor. No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección. Cuando esta norma de agudeza visual solo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse al solicitante como apto a condición de que:
	* + 1. use los lentes correctores durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicita o
			ya posee; y
			2. guarde, además, a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.

Nota 1: El párrafo 2.11.2.6(c)(2) de esta subsección es objeto normas contenidas en el Anexo 6, Parte I de la OACI.

Nota 2: Se considera que un solicitante aceptado que cumpla con estas disposiciones sigue siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se exige un informe oftalmológico a discreción de la Autoridad. Tanto la agudeza visual no corregida como la corregida se miden y registran normalmente cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico. Las condiciones que indican necesidad de obtener un informe oftalmológico incluyen: una disminución importante de la agudeza visual sin corrección, cualquier disminución de la mayor agudeza visual corregida, y la aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

1. Los solicitantes podrán usar lentes de contacto para satisfacer el requisito contenido en el párrafo 2.11.2.6(c)(2) de esta subsección siempre que:
	* + 1. los lentes sean monofocales y sin color;
			2. los lentes se toleren bien; y
			3. se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia.

Nota: Los solicitantes que usen lentes de contacto no necesitan que se vuelva a medir su agudeza visual sin corrección en cada nuevo examen siempre que se conozca el historial de prescripción de sus lentes de contacto.

1. Los solicitantes que tengan un gran defecto de refracción usarán lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción.

Nota: Si se usan gafas, se requieren lentes de elevado índice de refracción para minimizar la distorsión del campo visual periférico.

1. Se deberá exigir a los solicitantes cuya agudeza visual lejana sin corrección, en cualquiera de los dos ojos, sea menor de 6/60 que proporcionen un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de recibir el certificado médico inicial y, posteriormente, cada cinco años.

Nota 1: La finalidad del examen oftalmológico es 1) comprobar un desempeño visual normal y 2) detectar patologías importantes.

Nota 2: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes monoculares figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que se hayan sometido a una cirugía que afecte al estado de refracción del ojo serán declarados no aptos a menos que no tengan secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones inherentes a su licencia y habilitación.
2. Se exigirá que, mientras use los lentes correctores, de ser necesarios, el solicitante pueda leer la carta N5, o su equivalente, a una distancia elegida por el solicitante entre 30 y 50 cm. Un solicitante que solo satisfaga lo prescrito en esta disposición mediante el uso de corrección para visión próxima, se podrá declarar apto a condición de que esta corrección para visión próxima se añada a la corrección de las gafas que ya se haya prescrito de conformidad con lo dispuesto en este párrafo; si no se ha prescrito dicha corrección, se guardará a mano un par de gafas para visión próxima durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia. Cuando se requiera corrección para visión próxima, se exigirá que el solicitante demuestre que le basta con un par de gafas para satisfacer los requisitos de visión lejana y de visión próxima.

Nota 1: N5 y N14 se refieren al tamaño del tipo de letra empleada. Para obtener más detalles, véase el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

Nota 2: Un solicitante que necesite corrección para visión próxima a fin de satisfacer este requisito tendrá que utilizar lentes “de predicador”, bifocales, o quizá multifocales, para leer los instrumentos y una carta o manual que tenga en la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes. Una corrección únicamente para visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana y por consiguiente no es aceptable.

Nota 3: Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante ha de informar al optómetra acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotaje pertinentes a los tipos de aeronaves en que probablemente desempeñe sus funciones.

1. Cuando se exija corrección para visión próxima de conformidad con el párrafo 2.11.2.6(c) de esta subsección, se guardará a mano, para uso inmediato, un segundo par de gafas correctoras para visión próxima.
2. Se exigirá que el solicitante tenga campos visuales normales.
3. Se exigirá que el solicitante tenga una función binocular normal.
4. La estereopsis reducida, la convergencia anormal que no interfiera en la visión próxima, y el defecto de
alineación ocular en el que la amplitud de fusión sea suficiente para evitar la astenopía y la diplopía no son motivo forzoso de descalificación.

Anexo 1 de la OACI: 6.3.3.1; 6.3.3.2; 6.3.3.2.1; 6.3.3.2.2; 6.3.3.2.3; 6.3.3.3;
6.3.3.4; 6.3.3.4.1; 6.3.3.5; 6.3.3.6; 6.3.3.6.1

1. REQUISITOS AUDITIVOS.
2. La audición del solicitante se deberá medir con audiometría de tono puro:
	* + 1. en el examen médico inicial;
			2. por lo menos una vez cada 5 años hasta los 40 años de edad; y
			3. por lo menos una vez cada 3 años después de los 40 años de edad.
3. El solicitante no deberá tener ninguna deficiencia de
percepción auditiva, en cada oído, separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500, 1 000
o 2 000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3 000 Hz. Sin embargo, un solicitante con una deficiencia auditiva mayor que la especificada anteriormente podrá ser declarado apto a condición de que:
	* + 1. el solicitante tenga una capacidad auditiva en cada oído, separadamente, equivalente a la de una persona con audición normal con un ruido de fondo que reproduzca o simule las características de enmascaramiento del ruido en el puesto de pilotaje durante el vuelo por lo que respecta a la voz y a las señales de radiofaros; y
			2. el solicitante pueda oír una voz de intensidad normal, en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas a este.
4. Como alternativa, puede llevarse a cabo una prueba práctica de la audición en vuelo en el puesto de pilotaje de una aeronave del tipo para el cual la licencia y habilitación del solicitante son válidas.

Anexo 1 de la OACI: 6.2.5.2; 6.3.4.1, 6.3.4.1.1; 6.3.4.1.2

14 CFR 67: subparte B

JAR-FCL 3: subparte B

#### CERTIFICADO MÉDICO DE CLASE 2

1. EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO.
2. Todo solicitante de una licencia PPL, FE o FN se someterá a un examen médico inicial para obtener un certificado médico de clase 2.
3. Excepto cuando se indique de otro modo en esta subparte, el titular de una PPL, FE o FN deberá renovar su certificado médico de clase 2 a intervalos que no excedan los aquí especificados.
4. Se expedirá un certificado médico de clase 2 cuando el solicitante cumpla con los requisitos dispuestos en esta parte.

Anexo 1 de la OACI: 6.4.1.1; 6.4.1.2; 6.4.1.3

1. REQUISITOS PSICOFÍSICOS.
2. El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que pueda impedirle repentinamente operar con seguridad una aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones.
3. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de las siguientes afecciones que pueda impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee:
	* + 1. un trastorno mental orgánico;
			2. un trastorno mental o del comportamiento, debido al consumo de sustancias psicoactivas; esto incluye un síndrome de dependencia inducida por el alcohol u otras sustancias psicoactivas;
			3. la esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante;
			4. un trastorno del humor (afectivo);
			5. un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somatomorfo;
			6. un trastorno de la personalidad o del comportamiento adulto, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
			7. un retraso mental;
			8. un trastorno del desarrollo psicológico;
			9. un trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o la adolescencia; o
			10. un trastorno mental que no se ha especificado de otra manera.
4. Un solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos,
debería considerarse psicofísicamente no apto, a menos que el médico evaluador, al tener acceso a los detalles del caso en cuestión, considere que es improbable que el estado del solicitante interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia y la habilitación le confieren.

Nota 1: La orientación sobre los solicitantes que reciben tratamiento con medicamentos antidepresivos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

Nota 2: Los trastornos mentales y del comportamiento se definen de conformidad con las descripciones clínicas y pautas para el diagnóstico de la Organización Mundial de la Salud, que figuran en el documento titulado Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas relacionados con la Salud, 10ª edición — Clasificación de trastornos mentales y del comportamiento, OMS 1992. Este documento contiene descripciones detalladas de los requisitos relativos a
los diagnósticos, que podrían ser de utilidad para su aplicación en las evaluaciones médicas.

1. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:
	* + 1. enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso cuyos efectos, según un dictamen médico acreditado, probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación;
			2. epilepsia; ni
			3. una perturbación del conocimiento sin una explicación médica satisfactoria de la causa.
2. Todo solicitante que haya sufrido un traumatismo craneoencefálico cuyos efectos, según un dictamen médico acreditado, probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación será considerado no apto.
3. El solicitante no deberá tener ninguna anomalía cardíaca, congénita o adquirida, con probabilidad de que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones de la licencia y la habilitación del solicitante. Los antecedentes de infarto del miocardio demostrado deberán ser motivo de descalificación.
4. Todo solicitante a quien se le haya injertado un puente de arteria coronaria (bypass) o a quien se le haya efectuado una angioplastía (con o sin implantación de stent) o que haya sido objeto de cualquier otra intervención cardiaca, o que posea antecedentes de infarto del miocardio o sufra de cualquier otro trastorno cardíaco que potencialmente pueda provocar incapacitación debería ser declarado no apto, a menos que el problema cardíaco haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
5. Todo solicitante cuyo ritmo cardíaco sea anormal será considerado no apto, a menos que la arritmia cardíaca haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
6. La electrocardiografía formará parte del examen del corazón cuando se expida por primera vez un certificado médico.
	* + 1. después de los 40 años de edad; y
			2. en cada nuevo examen que se realice cada 2 años después de los 50 años de edad.

Nota 1: El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. No proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido examen cardiovascular.

Nota 2: En el Manual de medicina aeronáutica civil (Documento 8984) se facilita orientación sobre la electrocardiografía en condiciones de reposo y de esfuerzo.

1. Las medidas de la tensión arterial sistólica y diastólica deberán estar dentro de los límites normales.
2. El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión arterial es un factor de descalificación, salvo en el caso de los medicamentos cuyo uso, según un dictamen médico acreditado, sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones de la licencia o la habilitación del solicitante.

Nota: Se incluye amplia orientación sobre el tema en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. No deberá haber ninguna anomalía importante, funcional ni estructural, del aparato circulatorio.
2. No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura que probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacitación durante maniobras normales o de emergencia.
	* + 1. La radiografía deberá formar parte del examen inicial de tórax.

Nota: Habitualmente, las radiografías periódicas del tórax no son necesarias, pero pueden ser una necesidad en situaciones en que puede presumirse una enfermedad pulmonar asintomática.

1. Los solicitantes que sufren de enfermedad pulmonar obstructiva crónica serán considerados no aptos a menos que la condición de los solicitantes haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. Los solicitantes que sufren de asma acompañado de síntomas significativos o que probablemente dé lugar a síntomas que provoquen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia serán considerados no aptos.
3. El uso de fármacos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de
fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

Nota: La orientación sobre los peligros de los medicamentos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que sufren de tuberculosis pulmonar activa serán considerados no aptos.
2. Los solicitantes que presentan lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se supone son de origen tuberculoso, pueden ser considerados aptos.

Nota: La orientación sobre la evaluación de las enfermedades respiratorias figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que presentan deficiencias funcionales significativas del tracto gastrointestinal o sus anexos
serán considerados no aptos.
2. Los solicitantes estarán completamente libres de hernias que puedan dar lugar a síntomas que ocasionen incapacitación.
3. Los solicitantes que presenten secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del tracto digestivo o sus anexos, que probablemente causen incapacitación durante el vuelo, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos.
4. Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en los conductos biliares o en el tracto digestivo o sus anexos, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, deberá ser considerado no apto hasta que la autoridad médica designada para tal fin por [ESTADO] que conozca los detalles de la referida operación estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacitación en vuelo.
5. Los solicitantes con trastornos del metabolismo, de la nutrición o endocrinos que probablemente interfieran en el ejercicio de las atribuciones correspondientes a sus licencias o habilitaciones, serán considerados no aptos.
6. Los solicitantes que sufren de diabetes mellitus tratada con insulina serán considerados no aptos.

Nota: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes diabéticos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que sufren de diabetes mellitus no tratada con insulina serán considerados no aptos a menos que se compruebe que su estado puede controlarse de manera satisfactoria con ayuda de una dieta solamente o de una dieta combinada con la ingestión por vía oral de medicación antidiabética cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. Los solicitantes que sufren de enfermedades sanguíneas o del sistema linfático serán considerados no aptos a menos que dicha condición haya sido objeto de una investigación adecuada y que se haya determinado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.

Nota: El rasgo drepanocítico u otros rasgos de hemoglobinopatías se consideran generalmente compatibles con la evaluación de apto.

1. Los solicitantes que sufren de enfermedad renal o genitourinaria serán considerados no aptos, a menos que una investigación adecuada haya revelado que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. El examen médico comprenderá un análisis de orina y toda anomalía será objeto de una investigación adecuada.

Nota: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes diabéticos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que sufren de secuelas de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones o en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos a menos que la condición de los solicitantes haya sido objeto de una investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. Los solicitantes a quienes se les haya practicado una nefrectomía serán considerados no aptos, a menos que la nefrectomía esté bien compensada.
3. Los solicitantes que son seropositivos con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) serán considerados no aptos, salvo si se ha investigado y evaluado el estado de estos de conformidad con las mejores prácticas médicas y se considera improbable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia o la habilitación les confieren.

Nota 1: El diagnóstico temprano y el control activo de la enfermedad causada por el VIH mediante una terapia antirretroviral reducen la morbilidad y mejoran la prognosis y, por consiguiente, aumentan la probabilidad de que los solicitantes resulten aptos en la evaluación.

Nota 2: La orientación sobre la evaluación de solicitantes que son seropositivos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Las solicitantes que están embarazadas serán consideradas no aptas, a menos que una evaluación obstétrica y un continuo control indiquen que los embarazos presentan pocos riesgos y complicaciones.
2. Las solicitantes cuyos embarazos presentan pocos riesgos o complicaciones, y que están bajo evaluación y control médicos de conformidad con el párrafo 2.11.2.7(b)(32) de esta subsección, pueden ser consideradas aptas desde el fin de la 12ª semana hasta el fin de la 26ª semana del período de gestación.
3. Después del parto o cesación del embarazo, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia hasta que no se haya sometido a una nueva evaluación, de conformidad con las mejores prácticas médicas, y se haya determinado que puede ejercer de forma segura las atribuciones correspondientes a su licencia o habilitación.
4. El solicitante no presentará ninguna anomalía de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras
conexas que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia o habilitación.

Nota: Toda secuela de lesiones que afecten a los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y determinados defectos anatómicos, exigirá normalmente una evaluación funcional para determinar la capacidad del solicitante.

1. Los solicitantes no presentarán anomalías ni enfermedades del oído, o de sus estructuras conexas, que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. No existirá:
	* + 1. ningún trastorno de las funciones vestibulares;
			2. ninguna disfunción significativa de las trompas de Eustaquio; ni
			3. perforación alguna sin cicatrizar de las membranas del tímpano.
3. Una sola perforación seca de la membrana del tímpano no implica necesariamente que ha de considerarse no apto al solicitante.

Nota: La orientación sobre las pruebas de la función vestibular figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. No existirá ninguna obstrucción nasal, ni deformidad, ni enfermedad de la cavidad bucal o del tracto respiratorio superior que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia o habilitación del solicitante.
2. Los solicitantes que sufren de tartamudez u otros defectos del habla lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral serán considerados no aptos.

Anexo 1 de la OACI: 6.4.2.1; 6.4.2.2; 6.4.2.2.1R; 6.4.2.3; 6.4.2.4; 6.4.2.5; 6.4.2.5.1; 6.4.2.5.2; 6.4.2.6; 6.4.2.6.1; 6.4.2.7; 6.4.2.7.1; 6.4.2.8; 6.4.2.9; 6.4.2.9.1R; 6.4.2.10; 6.4.2.11; 6.4.2.11.1; 6.4.2.12; 6.4.2.12.1; 6.4.2.13; 6.4.2.13.1; 6.4.2.14; 6.4.2.14.1R; 6.4.2.15; 6.4.2.16; 6.4.2.16.1; 6.4.2.17; 6.4.2.18; 6.4.2.18.1; 6.4.2.19; 6.4.2.19.1; 6.4.2.20; 6.4.2.21; 6.4.2.21.1R; 6.4.2.22; 6.4.2.23; 6.4.2.24; 6.4.2.25; 6.4.2.25.1; 6.4.2.26; 6.4.2.26.1; 6.4.2.27

1. REQUISITOS VISUALES.
2. El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
3. La agudeza visual lejana con o sin corrección será de 6/12 o mayor en cada ojo separadamente, y la agudeza visual binocular será de 6/9 o mayor. No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección. Cuando esta norma de agudeza visual solo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse al solicitante como apto a condición de que:
	* + 1. use los lentes correctores durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicita o
			ya posee; y
			2. guarde, además, a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.

Nota: Se considera que un solicitante aceptado que cumpla con estas disposiciones sigue siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se exige un informe oftalmológico a discreción de la Autoridad. Tanto la agudeza visual no corregida como la corregida se miden y registran normalmente cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico. Las condiciones que indican necesidad de obtener un informe oftalmológico incluyen: una disminución importante de la agudeza visual sin corrección, cualquier disminución de la mayor agudeza visual corregida, y la aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

1. Los solicitantes podrán usar lentes de contacto para satisfacer el requisito contenido en el párrafo 2.11.2.7(c)(2) de esta subsección siempre que:
	* + 1. los lentes sean monofocales y sin color;
			2. los lentes se toleren bien; y
			3. se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia.

Nota: Los solicitantes que usen lentes de contacto no necesitan que se vuelva a medir su agudeza visual sin corrección en cada nuevo examen siempre que se conozca el historial de prescripción de sus lentes de contacto.

1. Los solicitantes que tengan un gran defecto de refracción usarán lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción.

Nota: Si se usan gafas, se requieren lentes de elevado índice de refracción para minimizar la distorsión del campo visual periférico.

1. Los solicitantes cuya agudeza visual lejana sin corrección en cualquiera de los dos ojos sea menor de 6/60 tendrán que proporcionar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación médica inicial y, posteriormente, cada cinco años.

Nota 1: La finalidad del examen oftalmológico es 1) comprobar un desempeño visual normal y 2) detectar patologías importantes.

Nota 2: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes monoculares figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que se hayan sometido a una cirugía que afecte al estado de refracción del ojo serán declarados no aptos a menos que no tengan secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones inherentes a su licencia y habilitación.
2. Se exigirá que, mientras use los lentes correctores, de ser necesarios, el solicitante pueda leer la carta N5, o su equivalente, a una distancia elegida por el solicitante entre 30 y 50 cm. Un solicitante que solo satisfaga lo prescrito en esta disposición mediante el uso de corrección para visión próxima, se podrá declarar apto a condición de que esta corrección para visión próxima se añada a la corrección de las gafas que ya se haya prescrito de conformidad con lo dispuesto en este párrafo; si no se ha prescrito dicha corrección, se guardará a mano un par de gafas para visión próxima durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia. Cuando se requiera corrección para visión próxima, se exigirá que el solicitante demuestre que le basta con un par de gafas para satisfacer los requisitos de visión lejana y de visión próxima.

Nota 1: N5 se refiere al tamaño de la letra empleada. Para obtener más detalles, véase el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

Nota 2: Todo solicitante que necesite corrección para visión próxima a fin de satisfacer este requisito tendrá que utilizar lentes “de predicador”, bifocales, o quizá multifocales, para leer los instrumentos y una carta o manual que tenga en la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes. Una corrección únicamente para visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana y por consiguiente no es aceptable.

Nota 3: Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante ha de informar al optómetra acerca de las distancias de lectura para las tareas visuales del puesto de pilotaje pertinentes a los tipos de aeronaves en que probablemente desempeñe sus funciones.

1. Cuando se exija corrección para visión próxima de conformidad con el párrafo 2.11.2.7(c) de esta subsección, se guardará a mano, para uso inmediato, un segundo par de gafas correctoras para visión próxima.
2. Se exigirá que el solicitante tenga campos visuales normales.
3. Se exigirá que el solicitante tenga una función binocular normal.
4. La estereopsis reducida, la convergencia anormal que no interfiera en la visión próxima, y el defecto de
alineación ocular en el que la amplitud de fusión sea suficiente para evitar la astenopía y la diplopía no son motivo forzoso de descalificación.

Anexo 1 de la OACI: 6.4.3.1; 6.4.3.2; 6.4.3.2.1; 6.4.3.2.2; 6.4.3.2.3R; 6.4.3.3;
6.4.3.4; 6.4.3.4.1; 6.4.3.5; 6.4.3.6; 6.4.3.6.1

1. REQUISITOS AUDITIVOS.
2. La audición del solicitante deberá medirse con audiometría de tono puro:
	* + 1. en el examen médico inicial; y
			2. por lo menos una vez cada dos años después de los 50 años.
3. El solicitante sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro que tenga una deficiencia de percepción auditiva en alguno de los oídos, separadamente, mayor de 35 dB en alguna de las frecuencias de 500, 1 000 o 2 000 Hz, o mayor de 50 dB en la frecuencia de 3 000 Hz, será considerado no apto.
4. El solicitante que no pueda oír una voz de intensidad normal, en un cuarto silencioso, con ambos oídos, a una distancia de 2 m del examinador y de espaldas al mismo será considerado no apto.
5. El solicitante titular de una PPL con una IR deberá cumplir los requisitos de audición para un certificado médico de clase 1.

Anexo 1 de la OACI: 6.2.5.5; 6.4.4.1; 6.4.4.2

14 CFR 67: subparte C

JAR-FCL 3: subparte C

#### CERTIFICADO MÉDICO DE CLASE 3

1. EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DEL CERTIFICADO.
2. El solicitante de una licencia de ATCO o, a partir del 3 de noviembre de 2022, de una RPL se deberá someter a un examen médico inicial para que se le expida un certificado médico de clase 3.
3. Excepto cuando se indique de otro modo en esta subparte, los titulares de una licencia de ATCO o, a partir del 3 de noviembre de 2022, de una RPL deberán renovar su certificado médico de Clase 3 a intervalos que no excedan los aquí especificados.
4. Se expedirá un certificado médico de clase 3 cuando el solicitante cumpla con los requisitos dispuestos en esta parte.

Anexo 1 de la OACI: 6.1.1; 6.5.1.1; 6.5.1.2; 6.5.1.3

1. REQUISITOS PSICOFÍSICOS.
2. El solicitante no padecerá de ninguna enfermedad o incapacidad que probablemente le impida de manera súbita operar con seguridad la aeronave o desempeñar con seguridad sus funciones.
3. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de las afecciones siguientes que puedan impedirle ejercer con seguridad las atribuciones correspondientes a la licencia que solicita o ya posee:
	* + 1. un trastorno mental orgánico;
			2. un trastorno mental o del comportamiento, debido al consumo de sustancias psicoactivas; esto incluye un síndrome de dependencia inducida por el alcohol u otras sustancias psicoactivas;
			3. la esquizofrenia o un trastorno esquizotípico o delirante;
			4. un trastorno del humor (afectivo);
			5. un trastorno neurótico, relacionado con el estrés o somatomorfo;
			6. un trastorno de la personalidad o del comportamiento adulto, particularmente si se manifiesta a través de actos manifiestos repetidos;
			7. un retraso mental;
			8. un trastorno del desarrollo psicológico;
			9. un trastorno del comportamiento o emocional, con aparición en la infancia o la adolescencia; o
			10. un trastorno mental que no se ha especificado de otra manera.
4. Un solicitante con depresión, y que reciba tratamiento con medicamentos antidepresivos,
debería considerarse psicofísicamente no apto, a menos que el médico evaluador, al tener acceso a los detalles del caso en cuestión, considere que es improbable que el estado del solicitante interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia y la habilitación le confieren.

Nota 1: La orientación sobre los solicitantes que reciben tratamiento con medicamentos antidepresivos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

Nota 2: Los trastornos mentales y del comportamiento se definen de conformidad con las descripciones clínicas y pautas para el diagnóstico de la Organización Mundial de la Salud, que figuran en el documento titulado Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas relacionados con la Salud, 10ª edición — Clasificación de trastornos mentales y del comportamiento, OMS 1992. Este documento contiene descripciones detalladas de los requisitos relativos a
los diagnósticos, que podrían ser de utilidad para su aplicación en las evaluaciones médicas.

1. El solicitante no tendrá historia clínica comprobada ni diagnóstico clínico de ninguna de las afecciones siguientes:
	* + 1. enfermedad progresiva o no progresiva del sistema nervioso cuyos efectos, según un dictamen médico acreditado, probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación;
			2. epilepsia; ni
			3. cualquier otro trastorno recurrente del conocimiento, sin explicación médica satisfactoria de su causa.
2. Todo solicitante que haya sufrido un traumatismo craneoencefálico cuyos efectos, según un dictamen médico acreditado, probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación será considerado no apto.
3. El solicitante no deberá tener ninguna anomalía cardíaca, congénita o adquirida, con probabilidad de que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones de la licencia y la habilitación del solicitante. Los antecedentes de infarto del miocardio demostrado deberán ser motivo de descalificación.
4. Todo solicitante a quien se le haya injertado un puente de arteria coronaria (bypass) o a quien se le haya efectuado una angioplastía (con o sin implantación de stent) o que haya sido objeto de cualquier otra intervención cardiaca, o que posea antecedentes de infarto del miocardio o sufra de cualquier otro trastorno cardíaco que potencialmente pueda provocar incapacitación debería ser declarado no apto, a menos que el problema cardíaco haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
5. Todo solicitante cuyo ritmo cardíaco sea anormal será considerado no apto, a menos que la arritmia cardíaca haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que le impida al solicitante el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia y habilitación.
6. La electrocardiografía deberá formar parte del examen del corazón para la primera expedición de un certificado médico y de los reconocimientos efectuados cada dos años a los solicitantes mayores de 50 años de edad.

Nota 1: El objeto de utilizar periódicamente la electrocardiografía es descubrir anomalías. No proporciona suficiente prueba para justificar la descalificación sin un nuevo y detenido examen cardiovascular.

Nota 2: La orientación sobre la electrocardiografía de reposo y de esfuerzo figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Las medidas de la tensión arterial sistólica y diastólica deberán estar dentro de los límites normales.
2. El uso de medicamentos destinados a controlar la hipertensión arterial es un factor de descalificación, salvo en el caso de los medicamentos cuyo uso, según un dictamen médico acreditado, sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones de la licencia o la habilitación del solicitante.

Nota: Se facilita amplia orientación sobre el tema en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. El sistema circulatorio no presentará ninguna anomalía funcional ni estructural significativa.
2. No existirá ninguna afección pulmonar aguda ni ninguna enfermedad activa en la estructura de los pulmones, el mediastino o la pleura que probablemente dé lugar a síntomas que ocasionen incapacitación durante maniobras normales o de emergencia. La radiografía deberá formar parte del examen inicial de tórax.

Nota: Habitualmente, las radiografías periódicas del tórax no son necesarias, pero pueden ser una necesidad en situaciones en que puede presumirse una enfermedad pulmonar asintomática.

1. Los solicitantes que sufren de enfermedad pulmonar obstructiva crónica serán considerados no aptos a menos que la condición de los solicitantes haya sido objeto de investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. Los solicitantes que sufren de asma acompañado de síntomas significativos o que probablemente dé lugar a síntomas que provoquen incapacidad durante maniobras normales o de emergencia serán considerados no aptos.
3. El uso de fármacos destinados a controlar el asma será motivo de descalificación, salvo en el caso de
fármacos cuyo uso sea compatible con el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.

Nota: La orientación sobre los peligros de los medicamentos figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que sufren de tuberculosis pulmonar activa serán considerados no aptos.
2. Los solicitantes que presentan lesiones inactivas o cicatrizadas, que se sabe o se supone son de origen tuberculoso, pueden ser considerados aptos.

Nota: La orientación sobre la evaluación de las enfermedades respiratorias se facilita en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que presentan deficiencias funcionales significativas del tracto gastrointestinal o sus anexos
serán considerados no aptos.
2. Los solicitantes que presenten secuelas de enfermedad o intervención quirúrgica en cualquier parte del tracto digestivo o sus anexos, que probablemente causen incapacitación durante el vuelo, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos.
3. Todo solicitante que haya sufrido una operación quirúrgica importante en los conductos biliares o en el tracto digestivo o sus anexos, con extirpación total o parcial o desviación de cualquiera de estos órganos, deberá ser considerado no apto hasta que la autoridad médica designada para tal fin por [ESTADO] que conozca los detalles de la referida operación estime que no es probable que sus consecuencias causen incapacitación en vuelo.
4. Los solicitantes con trastornos del metabolismo, de la nutrición o endocrinos que probablemente interfieran en el ejercicio de las atribuciones correspondientes a sus licencias o habilitaciones, serán considerados no aptos.
5. Los solicitantes que sufren de diabetes mellitus tratada con insulina serán considerados no aptos.

Nota: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes diabéticos se facilita en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes con diabetes mellitus no tratada con insulina deberán considerarse no aptos a menos que se demuestre que el trastorno está satisfactoriamente controlado sólo con alimentación o con esta última y medicamentos antidiabéticos de administración oral, cuyo uso sea compatible con el ejercicio sin riesgos de las atribuciones de su licencia y habilitación.
2. Los solicitantes que sufren de enfermedades sanguíneas o del sistema linfático serán considerados no aptos a menos que dicha condición haya sido objeto de una investigación adecuada y que se haya determinado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.

Nota: El rasgo drepanocítico u otros rasgos de hemoglobinopatías se consideran generalmente compatibles con la evaluación de apto.

1. Los solicitantes que sufren de enfermedad renal o genitourinaria serán considerados no aptos, a menos que una investigación adecuada haya revelado que no es probable que su estado de salud interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. El examen médico comprenderá un análisis de orina y toda anomalía será objeto de una investigación adecuada.

Nota: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes diabéticos se facilita en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que sufren de secuelas de enfermedad o de intervenciones quirúrgicas en los riñones o en las vías genitourinarias, especialmente las obstrucciones por estrechez o compresión, serán considerados no aptos a menos que la condición de los solicitantes haya sido objeto de una investigación y evaluación de conformidad con las mejores prácticas médicas y que se haya estimado que no es probable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. Los solicitantes a quienes se les haya practicado una nefrectomía serán considerados no aptos, a menos que la nefrectomía esté bien compensada.
3. Los solicitantes que son seropositivos con respecto al virus de inmunodeficiencia humana (VIH) serán considerados no aptos, salvo si se ha investigado y evaluado el estado de estos de conformidad con las mejores prácticas médicas y se considera improbable que interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones que la licencia o la habilitación les confieren.

Nota 1: El diagnóstico temprano y el control activo de la enfermedad causada por el VIH mediante una terapia antirretroviral reducen la morbilidad y mejoran la prognosis y, por consiguiente, aumentan la probabilidad de que los solicitantes resulten aptos en la evaluación.

Nota 2: La orientación sobre la evaluación de solicitantes que son seropositivos se facilita en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Las solicitantes que están embarazadas serán consideradas no aptas, a menos que una evaluación obstétrica y un continuo control indiquen que los embarazos presentan pocos riesgos y complicaciones.
2. Durante el período de gestación, se deberán tomar precauciones para el relevo oportuno de una ATCO en caso del inicio temprano del trabajo de parto o de otras complicaciones.
3. Las solicitantes cuyos embarazos presentan pocos riesgos o complicaciones, y que están bajo evaluación y control médicos de conformidad con el párrafo 2.11.2.8(b)(31) de esta subsección, pueden ser consideradas aptas hasta el fin de la 34ª semana del período de gestación.
4. Después del parto o cesación del embarazo, no se permitirá que la solicitante ejerza las atribuciones correspondientes a su licencia hasta que no se haya sometido a una nueva evaluación, de conformidad con las mejores prácticas médicas, y se haya determinado que puede ejercer de forma segura las atribuciones correspondientes a su licencia o habilitación.
5. El solicitante no presentará ninguna anomalía de los huesos, articulaciones, músculos, tendones o estructuras conexas que probablemente interfiera en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a su licencia o habilitación.

Nota: Toda secuela de lesiones que afecten a los huesos, articulaciones, músculos o tendones, y determinados defectos anatómicos, exigirá normalmente una evaluación funcional para determinar la capacidad del solicitante.

1. Los solicitantes no presentarán anomalías ni enfermedades del oído, o de sus estructuras conexas, que probablemente interfieran en el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a sus licencias y habilitaciones.
2. No deberá haber obstrucción nasal ni malformación ni enfermedad de la cavidad bucal ni del aparato respiratorio superior con probabilidad de obstaculizar el ejercicio sin riesgos de las atribuciones de la licencia y habilitación del solicitante.
3. Los solicitantes que sufren de tartamudez u otros defectos del habla lo suficientemente graves como para dificultar la comunicación oral serán considerados no aptos.

Anexo 1 de la OACI: 6.5.2.1; 6.5.2.2; 6.5.2.3; 6.5.2.4; 6.5.2.5; 6.5.2.5.1; 6.5.2.5.2; 6.5.2.6; 6.5.2.6.1; 6.5.2.7; 6.5.2.7.1; 6.5.2.8; 6.5.2.9; 6.5.2.10; 6.5.2.11; 6.5.2.11.1; 6.5.2.12; 6.5.2.12.1; 6.5.2.13; 6.5.2.14; 6.5.2.14.1R; 6.5.2.15; 6.5.2.16; 6.5.2.16.1; 6.5.2.17; 6.5.2.18; 6.5.2.18.1; 6.5.2.19; 6.5.2.19.1; 6.5.2.20; 6.5.2.20.1; 6.5.2.21; 6.5.2.21.1R; 6.5.2.21.2R; 6.5.2.22; 6.5.2.23; 6.5.2.24; 6.5.2.25; 6.5.2.26

1. REQUISITOS VISUALES.
2. El funcionamiento de los ojos y sus anexos será normal. No deberá existir condición patológica activa, aguda o crónica, ni secuelas de cirugía o trauma de los ojos o de sus anexos que puedan reducir su función visual correcta al extremo de impedir el ejercicio seguro de las atribuciones correspondientes a la licencia y habilitación del solicitante.
3. La agudeza visual lejana con o sin corrección será de 6/9 o mayor en cada ojo separadamente, y la agudeza visual binocular será de 6/6 o mayor. No se aplican límites a la agudeza visual sin corrección. Cuando esta norma de agudeza visual solo se obtiene mediante el uso de lentes correctores, podrá considerarse al solicitante como apto a condición de que:
	* + 1. use los lentes correctores durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia o habilitación que solicita o
			ya posee; y
			2. guarde, además, a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones que le confiere su licencia.

Nota: Se considera que un solicitante aceptado que cumpla con estas disposiciones sigue siendo apto, a menos que haya razones para sospechar lo contrario, en cuyo caso se exige un informe oftalmológico a discreción de la Autoridad. Tanto la agudeza visual no corregida como la corregida se miden y registran normalmente cada vez que el solicitante sea sometido a examen médico. Las condiciones que indican la necesidad de obtener un informe oftalmológico incluyen: una disminución importante de la agudeza visual sin corrección, cualquier disminución de la mayor agudeza visual corregida, y la aparición de oftalmopatía, lesiones del ojo o cirugía oftálmica.

1. Los solicitantes podrán usar lentes de contacto para satisfacer el requisito contenido en el párrafo 2.11.2.8(c)(2) de esta subsección siempre que:
	* + 1. los lentes sean monofocales y sin color;
			2. los lentes se toleren bien; y
			3. se guarde a mano un par de gafas correctoras adecuadas durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia.

Nota: Los solicitantes que usen lentes de contacto no necesitan que se vuelva a medir su agudeza visual sin corrección en cada nuevo examen, siempre que se conozca el historial de prescripción de sus lentes de contacto.

1. Los solicitantes que tengan un gran defecto de refracción usarán lentes de contacto o gafas con lentes de elevado índice de refracción.

Nota: Si se usan gafas, se necesitan lentes de elevado índice para minimizar la distorsión del campo visual periférico.

1. Los solicitantes cuya agudeza visual lejana sin corrección en cualquiera de los dos ojos sea menor de 6/60 tendrán que proporcionar un informe oftalmológico completo satisfactorio antes de la evaluación médica inicial y, posteriormente, cada cinco años.

Nota 1: La finalidad del examen oftalmológico requerido es 1) comprobar un desempeño visual normal, y 2) detectar patologías importantes.

Nota 2: La orientación sobre la evaluación de los solicitantes monoculares figura en el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

1. Los solicitantes que se hayan sometido a una cirugía que afecte al estado de refracción del ojo serán declarados no aptos a menos que no tengan secuelas que puedan interferir en el ejercicio seguro de las atribuciones inherentes a su licencia y habilitación.
2. Se exigirá que, mientras use los lentes correctores requeridos en el párrafo 2.11.2.8(c)(2) de esta subsección, de ser necesarios, el solicitante pueda leer la carta N5, o su equivalente, a una distancia elegida por el solicitante entre 30 y 50 cm, así como la carta N14, o su equivalente, a una distancia de 100 cm. Si este requisito solo se satisface mediante el uso de corrección para visión próxima, se podrá declarar apto al solicitante a condición de que esta corrección para visión próxima se añada a la corrección de las gafas que ya se haya prescrito de conformidad con lo dispuesto en (b); si no se ha prescrito dicha corrección, se guardará a mano un par de gafas para visión próxima durante el ejercicio de las atribuciones inherentes a la licencia. Cuando se requiera corrección para visión próxima, se exigirá que el solicitante demuestre que le basta con un par de gafas para satisfacer los requisitos de visión lejana y de visión próxima.

Nota 1: N5 y N14 se refieren al tamaño del tipo de letra empleada. Para más detalles, véase el Documento 8984 de la OACI, Manual de medicina aeronáutica civil.

Nota 2: Un solicitante que necesite corrección para visión próxima a fin de satisfacer este requisito tendrá que utilizar lentes “de predicador”, bifocales, o quizá multifocales, para leer los instrumentos y una carta o manual que tenga en la mano, así como pasar a la visión lejana a través del parabrisas sin quitarse los lentes. Una corrección únicamente para visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura) reduce considerablemente la agudeza visual lejana y por consiguiente no es aceptable.

Nota 3: Un solicitante que necesite corrección para visión próxima a fin de satisfacer este requisito tendrá que utilizar lentes “de predicador”, bifocales, o quizá multifocales, para leer las pantallas de radar, las presentaciones visuales y textos escritos a mano o impresos, así como pasar a la visión lejana a través de las ventanas sin quitarse los lentes. Una corrección únicamente para visión próxima (lentes completos de una sola potencia, apropiados para la lectura) puede ser aceptable para determinadas funciones de control de tránsito aéreo o, a partir del 3 de noviembre de 2022, para las funciones de RP. No obstante, debe señalarse que la corrección únicamente para visión próxima reduce considerablemente la agudeza visual lejana.

Nota 4: Siempre que haya necesidad de obtener o de renovar lentes correctores, el solicitante ha de informar al optómetra acerca de las distancias de lectura para las funciones de control de tránsito aéreo o, a partir del 3 de noviembre de 2022, las funciones de RP que probablemente desempañará.

1. Cuando se exija corrección para visión próxima de conformidad con el párrafo 2.11.2.8(c) de esta subsección, se guardará a mano, para uso inmediato, un segundo par de gafas correctoras para visión próxima.
2. Se exigirá que el solicitante tenga campos visuales normales.
3. Se exigirá que el solicitante tenga una función binocular normal.

Nota: La estereopsis reducida, la convergencia anormal que no obstaculice la visión de cerca, y la falta de alineamiento de los ojos por la cual las reservas fusionales bastan para prevenir la astenopía y la diplopía, no podrán ser motivo de descalificación.

Anexo 1 de la OACI: 6.5.3.1; 6.5.3.2; 6.5.3.2.1; 6.5.3.2.2; 6.5.3.2.3; 6.5.3.3; 6.5.3.4;
6.5.3.4.1; 6.5.3.5; 6.5.3.6; 6.5.3.6.1

1. REQUISITOS AUDITIVOS.
2. La audición del solicitante deberá medirse con audiometría de tono puro:
	* + 1. en el examen médico inicial;
			2. por lo menos una vez cada 4 años hasta los 40 años de edad; y
			3. por lo menos una vez cada 2 años después de los 40 años de edad.
3. El solicitante sometido a una prueba con un audiómetro de tono puro no deberá tener ninguna deficiencia de
percepción auditiva, en cada oído, separadamente, mayor de 35 dB en ninguna de las tres frecuencias de 500, 1 000
o 2 000 Hz, ni mayor de 50 dB en la frecuencia de 3 000 Hz.
4. Un solicitante con una pérdida de la audición superior a las indicadas arriba podrá ser declarado apto siempre que tenga una audición normal contra un ruido de fondo que reproduzca o simule la experiencia en un medio de trabajo normal de control de tráfico aéreo.
5. Como alternativa, se puede realizar una prueba práctica de audición en una sala de control del tráfico aéreo representativa del lugar para el cual son válidas la licencia y las habilitaciones del solicitante.

Anexo 1 de la OACI: 6.2.5.4; 6.5.4.1, 6.5.4.1.1; 6.5.4.1.2

14 CFR parte 67: subparte D

REGLAMENTO MODELO DE LA AVIACIÓN CIVIL

[ESTADO]

PARTE 2. NORMAS DE EJECUCIÓN

Versión 2.10

NOVIEMBRE DE 2020

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]

## PARTE 2. NORMAS DE EJECUCIÓN

#### NE 2.2.2 COMPETENCIA LINGÜÍSTICA

1. GENERALIDADES.
2. Para cumplir con los requisitos en materia de competencia lingüística prescritos en el párrafo 2.2.2 de esta parte, el solicitante o titular de una licencia demostrará, de forma aceptable para la Autoridad, que cumple con los descriptores integrales que figuran en la NE 2.2.2(b) y con el nivel operacional (nivel 4) de la escala de calificación de la competencia lingüística tal como se dispone en la NE 2.2.2(c).
3. DESCRIPTORES INTEGRALES. Los solicitantes que dominen el idioma deberán:
4. comunicarse eficazmente en situaciones de trato oral únicamente (teléfono o radioteléfono) y en situaciones de
contacto directo;
5. comunicarse con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo;
6. utilizar estrategias de comunicación apropiadas para intercambiar mensajes y para reconocer y solucionar malentendidos (por ejemplo, para verificar, confirmar o aclarar información) en un contexto general o relacionado con el trabajo;
7. resolver satisfactoriamente y con relativa facilidad las dificultades lingüísticas que surjan por complicaciones o cambios inesperados que ocurran dentro del contexto de una situación de trabajo ordinaria o de una función comunicativa que por lo demás les sea familiar; y
8. utilizar un dialecto o un acento que sea inteligible para la comunidad aeronáutica.
9. ESCALA DE CALIFICACIÓN.
10. NIVEL PREELEMENTAL (NIVEL 1).
	* + 1. Pronunciación: desempeño de nivel inferior al elemental.
			2. Estructura: desempeño de nivel inferior al elemental.
			3. Vocabulario: desempeño de nivel inferior al elemental.
			4. Fluidez: desempeño de nivel inferior al elemental.
			5. Comprensión: desempeño de nivel inferior al elemental.
			6. Interacciones: desempeño en un nivel inferior al elemental.
11. NIVEL ELEMENTAL (NIVEL 2).
	* + 1. Pronunciación: La pronunciación, el acento, el ritmo y la entonación tienen una fuerte influencia de la lengua primaria o de la variante regional y generalmente impiden comprender con facilidad.
			2. Estructura: Demuestra un dominio limitado de unas pocas estructuras gramaticales y estructuras de frases sencillas aprendidas de memoria.
			3. Vocabulario: Vocabulario limitado únicamente a palabras aisladas o frases memorizadas.
			4. Fluidez: Puede expresarse con frases muy cortas aisladas o aprendidas de memoria con pausas frecuentes y utilizando palabras superfluas que pueden prestarse a confusión, mientras trata de hallar expresiones y articular términos menos familiares.
			5. Comprensión: La comprensión se limita a palabras aisladas o aprendidas de memoria, cuando son articuladas cuidadosa y lentamente.
			6. Interacciones: Responde lentamente y a menudo lo hace de forma inapropiada. Su interacción se limita a intercambios de rutinas sencillas.
12. NIVEL PREOPERACIONAL (NIVEL 3).
	* + 1. Pronunciación: La pronunciación, el acento, el ritmo y la entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional y con frecuencia impiden comprender con facilidad.
			2. Estructura: No siempre domina bien las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases relacionadas con situaciones previsibles. Los errores interfieren frecuentemente con el significado.
			3. Vocabulario: La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general adecuadas para comunicarse sobre temas comunes, concretos o relacionados con el trabajo, pero la gama es limitada y la selección de términos suele ser inapropiada. Con frecuencia, no puede parafrasear por falta de vocabulario.
			4. Fluidez: Capaz de expresarse con frases largas, pero con pausas que, por lo general, son inapropiadas. Las dudas y la lentitud en el procesamiento de la lengua no le permiten comunicarse eficazmente. Los términos superfluos le confunden algunas veces.
			5. Comprensión: Comprende con relativa exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo cuando el acento o las variantes utilizadas son lo suficientemente inteligibles para una comunidad internacional de usuarios. Puede no comprender alguna complicación lingüística o circunstancial o una situación imprevista.
			6. Interacciones: Algunas veces las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Puede iniciar y sostener intercambios verbales con cierta facilidad sobre temas familiares y situaciones previsibles. Generalmente, la respuesta es inadecuada cuando enfrenta situaciones imprevistas.
13. NIVEL OPERACIONAL (NIVEL 4).
	* + 1. Pronunciación: La pronunciación, el acento, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional pero solo en algunas ocasiones interfieren en la facilidad de comprensión.
			2. Estructura: Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases de forma creativa y, por lo general, con buen dominio. Puede cometer errores, especialmente en circunstancias no ordinarias o imprevistas, pero rara vez interfieren con el significado.
			3. Vocabulario: La amplitud y la precisión del vocabulario son por lo general suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes concretos y relacionados con el trabajo. Con frecuencia puede parafrasear satisfactoriamente, aunque carece del vocabulario necesario para desenvolverse en circunstancias extraordinarias o imprevistas.
			4. Fluidez: Capaz de expresarse con frases largas a un ritmo apropiado. Ocasionalmente puede perder fluidez durante la transición entre un discurso practicado y otro formulado en una interacción espontánea, pero sin impedir una comunicación eficaz En su discurso emplea limitadamente acentuaciones o conjunciones. Las palabras superfluas no le confunden.
			5. Comprensión: Comprende con bastante exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo, cuando el acento o las variantes utilizados son suficientemente inteligibles para la comunidad internacional de usuarios. Cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o acontecimientos imprevistos, su comprensión es más lenta y requiere estrategias de aclaración.
			6. Interacciones: Por lo general, las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Inicia y sostiene intercambios verbales, aun cuando trata sobre situaciones imprevistas. Ante posibles malentendidos, verifica, confirma o aclara adecuadamente.
14. NIVEL AVANZADO (NIVEL 5).
	* + 1. Pronunciación: La pronunciación, el acento, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional pero solo en algunas ocasiones interfieren en la facilidad de comprensión.
			2. Estructura: Utiliza las estructuras gramaticales básicas y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia. Intenta expresarse mediante estructuras complejas aunque con errores que alguna vez interfieren con el significado.
			3. Vocabulario: La amplitud y la precisión del vocabulario son suficientes para comunicarse eficazmente sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo. Puede parafrasear de manera coherente y satisfactoria. Algunas veces emplea modismos.
			4. Fluidez: Capaz de expresarse con todo detalle y con relativa facilidad sobre temas familiares, pero no puede variar la fluidez del discurso como recurso estilístico. En su discurso emplea apropiadamente acentuaciones o conjunciones.
			5. Comprensión: Comprende con exactitud temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo y con bastante exactitud cuando enfrenta complicaciones de carácter lingüístico o circunstancial o cambios imprevistos. Es capaz de comprender una gran diversidad de variantes lingüísticas (dialectos y acentos) o tonos.
			6. Interacciones: Las respuestas son inmediatas, apropiadas e informativas. Maneja la relación orador-receptor eficazmente.
15. NIVEL DE EXPERTO (NIVEL 6).
	* + 1. Pronunciación: La pronunciación, el acento, ritmo y entonación tienen la influencia de la lengua primaria o de la variante regional pero solo en algunas ocasiones interfieren en la facilidad de comprensión.
			2. Estructura: Utiliza estructuras gramaticales básicas y complejas y las estructuras de frases con buen dominio y coherencia.
			3. Vocabulario: La amplitud y precisión del vocabulario son adecuadas para comunicarse eficazmente sobre una amplia variedad de temas familiares y desconocidos. Emplea una variedad de modismos, matices y tonos.
			4. Fluidez: Capaz de expresarse con todo detalle y con fluidez natural y sin esfuerzo. Puede variar la fluidez del discurso para lograr efectos estilísticos, por ejemplo, para recalcar un punto. En su discurso emplea apropiada y espontáneamente acentuaciones y conjunciones.
			5. Comprensión: Capaz de expresarse con todo detalle y con relativa facilidad sobre temas familiares, pero no puede variar la fluidez del discurso como recurso estilístico.
			6. Interacciones: Interactúa con facilidad en casi todas las situaciones. Puede captar indicios verbales y no verbales y responde a ellos apropiadamente.

Anexo 1 de la OACI: Apéndice 1; Adjunto A

#### NE 2.2.3.1 CRÉDITO PARA PILOTOS MILITARES

1. Los pilotos militares que cumplen los requisitos estipulados en el párrafo 2.2.3.1 de esta parte y en la NE 2.2.3.1 pueden recibir crédito para la licencia o habilitación.
2. PILOTOS MILITARES EN SERVICIO ACTIVO EN LOS ÚLTIMOS 12 MESES. El titular de una licencia (o certificado) de piloto militar que haya estado en servicio activo en los 12 meses anteriores a la solicitud de una licencia o habilitación deberá:
3. pasar una prueba de conocimientos en las áreas de operación enumeradas en el párrafo 2.2.3.1(b)(1) de esta parte;
4. presentar documentación que demuestre el cumplimiento de los requisitos contenidos en a NE 2.2.3.1(c) para al menos una habilitación en la categoría de aeronave; y
5. presentar documentación que demuestre que el solicitante tiene o tuvo, en algún momento de los 12 meses calendario anteriores al mes en que presentó la solicitud, una licencia (o certificado) de piloto militar en servicio activo en alguna de las fuerzas armadas de [ESTADO].
6. HABILITACIONES DE CATEGORÍA, CLASE Y TIPO DE AERONAVE. La Autoridad puede expedir al titular de una licencia (o certificado) de piloto militar una habilitación de categoría, clase o tipo de aeronave para una CPL si el piloto presenta pruebas documentales que demuestren el cumplimiento satisfactorio de:
7. una verificación de piloto militar y una de su competencia en vuelo por instrumentos a cargo de [ESTADO] en dicha categoría, clase o tipo de aeronave, si corresponde, como PIC, en algún momento de los 12 meses calendario anteriores al mes en que presentó la solicitud; y
8. un mínimo de 10 horas como PIC en dicha categoría, clase o tipo de aeronave, si corresponde, en algún momento de los 12 meses calendario anteriores al mes en que presentó la solicitud.
9. HABILITACIÓN DE VUELO POR INSTRUMENTOS. El titular de una licencia (o certificado) de piloto militar puede solicitar que se añada una IR de avión o de helicóptero a su CPL si en algún momento de los 12 meses calendario anteriores al mes de la solicitud, el piloto:
10. pasó una verificación de competencia en vuelo por instrumentos realizada por una de las fuerzas armadas de [ESTADO] en la categoría de aeronave para la que se solicita la IR; y
11. recibió autorización de alguna de las fuerzas armadas de [ESTADO] para efectuar vuelos IFR en aerovías en la categoría y clase de aeronave para la que solicita la IR.
12. HABILITACIÓN DE TIPO DE AERONAVE. La Autoridad expedirá una habilitación de tipo de aeronave solo para los tipos de aeronaves que haya certificado para operaciones civiles.
13. HABILITACIÓN DE TIPO DE AERONAVE COLOCADA EN UNA ATPL. La Autoridad puede expedir una habilitación de tipo de aeronave al titular de una licencia (o certificado) de piloto militar que tenga una ATPL, siempre que el piloto:
14. tenga una habilitación de categoría y de tipo para ese tipo de aeronave al nivel de ATPL; y
15. haya pasado una verificación oficial de piloto militar de [ESTADO] y una verificación de competencia en vuelo por instrumentos en ese tipo de aeronave como PIC en algún momento de los 12 meses calendario anteriores al mes en que presentó la solicitud.
16. PRUEBAS DOCUMENTALES. La Autoridad puede aceptar los documentos siguientes como prueba satisfactoria de la condición de piloto militar:
17. un carné de identificación oficial expedido al piloto por una fuerza armada de [ESTADO] para demostrar su pertenencia a las fuerzas armadas;
18. un certificado en original o copia de la baja o separación de alguna de las fuerzas armadas de [ESTADO];
19. uno de los documentos siguientes como mínimo:
	* + 1. una orden de una fuerza armada de [ESTADO] para la condición de vuelo como piloto militar;
			2. un formulario o libro de a bordo de alguna de las fuerzas armadas de [ESTADO] que demuestre la condición de piloto militar; o
			3. una orden que demuestre que el solicitante egresó de una escuela de pilotos militares de [ESTADO] y recibió la habilitación de piloto militar;
20. un libro de a bordo certificado de alguna de las fuerzas armadas o un formulario o resumen oficial pertinente de alguna de las fuerzas armadas que demuestre el tiempo de vuelo que pasó en una aeronave militar como miembro de alguna de las fuerzas armadas de [ESTADO];
21. un registro oficial de alguna de las fuerzas armadas de [ESTADO] donde conste la designación militar como PIC; y
22. un registro oficial de la aprobación satisfactoria de una verificación de competencia en vuelo por instrumentos en algún momento de los 12 meses calendario anteriores al mes en que presentó la solicitud.

14 CFR 61.73

#### NE 2.2.4.3 PROCEDIMIENTOS DE CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE TRIPULACIÓN DE VUELO QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. Antes de concertar el acuerdo mencionado en el párrafo 2.2.4.3(a)(3) de esta parte, la Autoridad se cerciorará de que el otro Estado contratante expida las licencias, como mínimo, de conformidad con los requisitos dispuestos en esta parte, para lo cual deberá realizar una comparación de la normativa que rige los requisitos y los sistemas de otorgamiento de licencias.
2. Todo inspector, asesor jurídico o experto en el otorgamiento de licencias de [ESTADO], o de otro Estado contratante delegado por la Autoridad de [ESTADO], debe desplazarse al otro Estado contratante para cerciorarse de que el sistema de otorgamiento de licencias en este último funciona, como mínimo, de conformidad con lo dispuesto en esta parte. Se deberá hacer un informe a la Autoridad de [ESTADO] que describa los motivos de la decisión. El informe y la comparación de la normativa señalada en la NE 2.2.4.3(a) deberán servir de base para celebrar un acuerdo entre los gobiernos de los Estados interesados respecto al uso o a la dependencia del sistema de otorgamiento de licencias.
3. Se debe organizar una prueba de derecho aéreo si el sistema de derecho aéreo de [ESTADO] es distinto del sistema de derecho aéreo del otro Estado contratante. Otras áreas que pueden hacer necesaria una prueba de conocimientos son meteorología, procedimientos operacionales y RT, si son diferentes entre [ESTADO] y el otro Estado contratante.
4. La solicitud del certificado de convalidación se deberá hacer mediante la presentación a la Autoridad de un formulario debidamente completado, que se puede obtener de la Autoridad.

#### NE 2.2.4.4 PROCEDIMIENTOS DE CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE TRIPULACIÓN DE VUELO QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. La Autoridad que expide una licencia convertida basada en la licencia de otro Estado contratante sigue siendo responsable de la licencia convertida.
2. Antes de concertar el acuerdo mencionado en el párrafo 2.2.4.4(a)(3) de esta parte, la Autoridad se cerciorará de que el otro Estado contratante expida las licencias, como mínimo, de conformidad con los requisitos dispuestos en esta parte, para lo cual deberá realizar una comparación de la normativa que rige los requisitos y los sistemas de otorgamiento de licencias.
3. Todo inspector, asesor jurídico o experto en el otorgamiento de licencias de [ESTADO], o de otro Estado contratante delegado por la Autoridad de [ESTADO], debe desplazarse al otro Estado contratante para cerciorarse de que el sistema de otorgamiento de licencias en este último funciona, como mínimo, de conformidad con lo dispuesto en esta parte. Se deberá presentar un informe a la Autoridad de [ESTADO] que describa los motivos de la decisión. El informe y la comparación de la normativa señalada en la NE 2.2.4.4(b) deberán servir de base para celebrar un acuerdo entre los gobiernos de los Estados interesados respecto al uso o a la dependencia del sistema de otorgamiento de licencias.
4. Se debe organizar una prueba de derecho aéreo si el sistema de derecho aéreo de [ESTADO] es distinto del sistema de derecho aéreo del otro Estado contratante. Otras áreas que pueden hacer necesaria una prueba de conocimientos son meteorología, procedimientos operacionales y RT, si son diferentes entre [ESTADO] y el otro Estado contratante.
5. Renovación y nueva expedición de licencias y habilitaciones convertidas:
6. Cuando se disponga de examinadores en [ESTADO] para que efectúen las verificaciones de competencia para la renovación de las habilitaciones o las pruebas de pericia para la nueva expedición de la licencia o habilitación, los examinadores autorizados de [ESTADO] efectuarán estas pruebas o verificaciones.
7. Cuando no se disponga de examinadores en [ESTADO] para que efectúen las verificaciones de competencia para la renovación de las habilitaciones o las pruebas de pericia para la nueva expedición de la licencia o habilitación, se puede pautar en el acuerdo mencionado en el párrafo 2.2.4.4(a)(3) de esta parte que los examinadores del otro Estado contratante efectuarán dichas pruebas o verificaciones.
8. La solicitud de conversión de una licencia de otro Estado contratante se deberá hacer mediante presentación a la Autoridad de un formulario debidamente completado, que se puede obtener de la Autoridad.
9. La conversión de certificados médicos, o la dependencia de los exámenes médicos efectuados en el otro Estado contratante, también pueden plasmarse en el acuerdo entre los gobiernos de los Estados.

#### NE 2.2.4.9 PROCEDIMIENTOS DE CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS DE AMT QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. Antes de concertar el acuerdo mencionado en el párrafo 2.2.4.9(a)(3) de esta parte, la Autoridad se cerciorará de que el otro Estado contratante expida las licencias, como mínimo, de conformidad con los requisitos dispuestos en esta parte, para lo cual deberá realizar una comparación de la normativa que rige los requisitos y los sistemas de otorgamiento de licencias.
2. Todo inspector, asesor jurídico o experto en el otorgamiento de licencias de [ESTADO], o de otro Estado contratante delegado por la Autoridad de [ESTADO], debe desplazarse al otro Estado contratante para cerciorarse de que el sistema de otorgamiento de licencias en este último funciona, como mínimo, de conformidad con lo dispuesto en esta parte. Se deberá presentar un informe a la Autoridad de [ESTADO] que describa los motivos de la decisión. El informe y la comparación de la normativa señalada en la NE 2.2.4.9(a) deberán servir de base para celebrar un acuerdo entre los gobiernos de los Estados interesados respecto al uso o a la dependencia del sistema de otorgamiento de licencias.
3. Se debe organizar una prueba de derecho aéreo si el sistema de derecho aéreo de [ESTADO] es distinto del sistema de derecho aéreo del otro Estado contratante. La prueba de conocimientos también puede abarcar los requisitos de aeronavegabilidad de [ESTADO] que rigen la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad, así como los AMO y los procedimientos, si los reglamentos de [ESTADO] y del otro Estado contratante son diferentes.
4. La solicitud del certificado de convalidación se deberá hacer mediante la presentación a la Autoridad de un formulario debidamente llenado, que se puede obtener de la Autoridad.

#### NE 2.2.4.10 PROCEDIMIENTOS DE CONVERSIÓN DE LICENCIAS DE AMT QUE DEPENDEN DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE OTRO ESTADO CONTRATANTE

1. La Autoridad que expide una licencia convertida basada en la licencia de otro Estado contratante sigue siendo responsable de la licencia convertida.
2. Antes de concertar el acuerdo mencionado en el párrafo 2.2.4.10(a)(3) de esta parte, la Autoridad se cerciorará de que el otro Estado contratante expida las licencias, como mínimo, de conformidad con los requisitos dispuestos en esta parte, para lo cual deberá realizar una comparación de la normativa que rige los requisitos y los sistemas de otorgamiento de licencias.
3. Todo inspector, asesor jurídico o experto en el otorgamiento de licencias de [ESTADO], o de otro Estado contratante delegado por la Autoridad de [ESTADO], debe desplazarse al otro Estado contratante para cerciorarse de que el sistema de otorgamiento de licencias en este último funciona, como mínimo, de conformidad con lo dispuesto en esta parte. Se deberá presentar un informe a la Autoridad de [ESTADO] que describa los motivos de la decisión. El informe y la comparación de la normativa señalada en la NE 2.2.4.10(b) deberán servir de base para celebrar un acuerdo entre los gobiernos de los Estados interesados respecto al uso o a la dependencia del sistema de otorgamiento de licencias.
4. Se debe organizar una prueba de derecho aéreo si el sistema de derecho aéreo de [ESTADO] es distinto del sistema de derecho aéreo del otro Estado contratante. La prueba de conocimientos también puede abarcar los requisitos de aeronavegabilidad de [ESTADO] que rigen la certificación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad, así como los AMO y los procedimientos, si los reglamentos de [ESTADO] y del otro Estado contratante son diferentes.
5. Renovación y nueva expedición de licencias y habilitaciones convertidas:
6. Cuando se disponga de examinadores en [ESTADO] para que efectúen las verificaciones de competencia para la renovación de las habilitaciones, o las pruebas de pericia para la nueva expedición de la licencia o habilitación, los examinadores autorizados de [ESTADO] efectuarán dichas pruebas o verificaciones.
7. Cuando no se disponga de examinadores en [ESTADO] para que efectúen las verificaciones de competencia para la renovación de las habilitaciones o las pruebas de pericia para la nueva expedición de la licencia o habilitación, se puede pautar en el acuerdo mencionado en el párrafo 2.2.4.10(a)(3) de esta parte que los examinadores del otro Estado contratante efectuarán dichas pruebas o verificaciones.
8. La solicitud de conversión de una licencia de otro Estado contratante se deberá hacer mediante la presentación a la Autoridad de un formulario de un formulario debidamente llenado, que se puede obtener de la Autoridad.

#### NE 2.2.4.11 CONVALIDACIÓN AUTOMÁTICA DE LICENCIAS EXPEDIDAS POR ESTADOS CONTRATANTES QUE TIENEN UN ACUERDO FORMAL CONFORME AL REGLAMENTO COMÚN PARA EL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

1. El adjunto a las licencias convalidadas automáticamente que expida [EL DIRECTOR DE LA AUTORIDAD OTORGADORA DE LICENCIAS O LA AUTORIDAD REGIONAL DE SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD] deberá seguir la estructura siguiente:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Para uso exclusivo de la CAA o la RSOO de expedición | 1. [DIRECTOR DEL ESTADO, AUTORIDAD OTORGADORA DE LICENCIAS DE LA CAA O AUTORIDAD OTORGADORA DE LICENCIAS DE LA ORGANIZACIÓN DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD REGIONAL]**ADJUNTO [XXX] A LAS LICENCIAS CONVALIDADAS AUTOMÁTICAMENTE** | Para uso exclusivo de la CAA o la RSOO de expedición |
| 2. La licencia es convalidada automáticamente por todos los Estados enumerados en el renglón 3 conforme a un acuerdo registrado en la OACI. El número de registro de la OACI es: [ ]. |
| 3. Los Estados contratantes que convalidan automáticamente esta licencia son: [ ]. |
| 4. [Firma o sello] |
| 5. Fecha de expedición: [dd/mm/aaaa] |
| 6. Si la expide una RSOO:Los Estados contratantes de [Organización regional de supervisión de la seguridad] son: [lista de Estados miembros de la RSOO] |

Formulario de la CAA con fecha 11/2019

1. El número de adjunto, que se debe anotar en el espacio [XXX], deberá ser el número de identificación de la Autoridad expedidora.

Anexo 1 de la OACI, Adjunto B: 1.1; 1.2; 2

#### NE 2.2.8 ESPECIFICACIONES Y FORMATO DE LA LICENCIA

1. En la licencia, deberán constar los datos siguientes y la numeración se hará en números romanos:
2. nombre de [ESTADO] (en negrita);
3. título de la licencia (en negrita muy gruesa);
4. número de serie de la licencia, en números arábigos, asignado por la autoridad que expide la licencia;
5. nombre completo del titular de la licencia (también en alfabeto latino si el alfabeto del idioma nacional es otro);

(IVa) fecha de nacimiento;

1. dirección del titular de la licencia;
2. nacionalidad del titular de la licencia;
3. firma del titular de la licencia;
4. autoridad que expide la licencia y, cuando proceda, las condiciones en las que se expide;
5. certificación respecto a la validez y autorización para que el titular ejerza las atribuciones correspondientes a la licencia;
6. firma del oficial que expide la licencia y fecha de expedición;
7. sello o marca de la autoridad que expide la licencia;
8. habilitaciones (por ejemplo, de categoría, clase, tipo de aeronave, célula, control de aeródromo, etc.);
9. observaciones (es decir, anotaciones especiales con respecto a limitaciones, anotación de las atribuciones, así como una anotación sobre la competencia lingüística, y demás información requerida conforme al Artículo 39 del Convenio de Chicago); y
10. cualquier otro detalle que requiera la autoridad que expide la licencia.
11. Las atribuciones y las habilitaciones se deberán identificar claramente en la licencia, en los puntos (IX) y (XII).

Nota: Se supone que el punto (VI), Nacionalidad, es la ciudadanía del titular de la licencia.

Anexo 1 de la OACI: 5.1.1.1; 5.1.1.2

#### NE 2.3.1.7 REGISTRO DEL TIEMPO DE VUELO

1. Los detalles en los registros de vuelos efectuados como piloto deberán contener los elementos mencionados en la NE 2.3.1.7(b) y (c) a continuación.
2. Para cumplir los requisitos establecidos en el párrafo 2.3.1.6 de esta parte, cada persona deberá anotar la información siguiente de cada vuelo o lección que registre.
3. Datos personales:
	* + 1. nombre del titular de la licencia
			2. dirección del titular de la licencia
4. Para cada vuelo:
	* + 1. nombre del PIC
			2. fecha del vuelo
			3. lugar y hora de salida y llegada
			4. tipo de aeronave y matrícula
5. Para cada sesión en un FSTD:
	* + 1. tipo y número de cualificación del FSTD
			2. instrucción en FSTD
			3. fecha
			4. tiempo total de la sesión
6. Función del piloto:
	* + 1. vuelo solo
			2. PIC
			3. CP
			4. doble mando
			5. FI
7. Registro de tiempo de vuelo solo.
8. Registro de tiempo de vuelo solo:
	* + 1. Un estudiante de piloto puede registrar como tiempo de vuelo solo exclusivamente el tiempo de vuelo en que el piloto es el único ocupante de la aeronave.
9. Registro de tiempo de vuelo como PIC:
10. El solicitante o titular de una licencia de piloto puede registrar como tiempo de PIC todo el tiempo de vuelo durante el cual:
	* + - 1. haya sido la única persona que manejó los controles de una aeronave para la que el piloto tiene habilitación; y
				2. haya actuado como PIC de una aeronave para la que se requiera más de un piloto conforme a la certificación de tipo de la aeronave o a los reglamentos según los cuales se efectúe el vuelo.
			1. Un instructor autorizado puede registrar como tiempo de PIC todo el tiempo de vuelo durante el que actuó como instructor autorizado.
			2. Un estudiante de piloto puede registrar como tiempo de PIC todo el tiempo de vuelo solo y el tiempo de vuelo como estudiante de PIC, siempre que ese tiempo esté confirmado por la firma del instructor.
11. Registro de tiempo como CP:
	* + 1. Una persona puede registrar tiempo de CP únicamente cuando ocupe el asiento de piloto en calidad de tal en una aeronave para la que se requiere más de un piloto según la certificación del tipo de aeronave o el reglamento según el cual se efectúe el vuelo.
12. Registro de tiempo de vuelo por instrumentos:
	* + 1. Una persona puede registrar tiempo de vuelo por instrumentos únicamente para ese vuelo cuando opere la aeronave exclusivamente por referencia a instrumentos en condiciones reales o simuladas de vuelo por instrumentos.
13. Registro de tiempo de instrucción:
	* + 1. Una persona puede registrar tiempo de instrucción cuando esta haya sido impartida en una aeronave o en un FSTD por un instructor autorizado.
			2. El tiempo de instrucción se deberá anotar en un registro (por ejemplo, el libro de a bordo) y deberá estar confirmado por la firma del instructor autorizado.

14 CFR 61.51

JAR-FCL 1, 2 y 4.080

#### NE 2.3.2.5 AUTORIZACIÓN DE LAS CATEGORÍAS II Y III

1. La Autoridad expedirá una autorización de piloto de categoría II o categoría III por carta como parte de la IR o la ATPL del solicitante.
2. La autorización original expedida contendrá las limitaciones siguientes:
3. para las operaciones de categoría II, 1600 pies de RVR y 150 pies de DH; y
4. para las operaciones de categoría III, según se especifique en el documento de autorización.
5. Para eliminar las limitaciones en una autorización de piloto de categoría II o categoría III:
6. El titular de una limitación de categoría II puede eliminarla si demuestra que desde el principio del sexto mes inmediatamente anterior efectuó tres aproximaciones por ILS de categoría II con una DH de 150 pies en un aterrizaje por instrumentos en condiciones reales o simuladas; o
7. El titular de una limitación de categoría III puede eliminarla limitación si demuestra que posee la experiencia que se especifica en la autorización.
8. El titular o el solicitante de una autorización puede utilizar un simulador de vuelo o un dispositivo de instrucción de vuelo, si la Autoridad lo aprueba para tal fin, con el objeto de cumplir el requisito de experiencia fijado en el párrafo 2.3.2.5(c) de esta parte, o para la prueba práctica que se exige según esta parte para recibir la autorización de piloto de categoría II o categoría III, según corresponda.
9. CATEGORÍA II: REQUISITOS PARA LA PRUEBA DE PERICIA.
10. Un solicitante de las autorizaciones siguientes deberá pasar una prueba de pericia para:
	* + 1. que se le expida o renueve una autorización de piloto de categoría II;
			2. que se añada otro tipo de aeronave a una autorización de piloto de categoría II.
11. Para reunir los requisitos de elegibilidad que le permitan rendir la prueba de pericia para acceder a la autorización mencionada en 2.3.2.5 de esta parte, el solicitante deberá:
	* + 1. cumplir los requisitos contenidos en el párrafo 2.3.2.5 de esta parte; y
			2. Si el solicitante no aprobó la prueba de pericia correspondiente a dicha autorización en algún momento de los 12 meses anteriores al mes en que rindió la prueba:
				1. cumplir los requisitos del párrafo 8.4.1.10 del presente reglamento; y
				2. haber efectuado al menos seis aproximaciones por ILS durante los 6 meses calendario anteriores al mes de la prueba, de los cuales un mínimo de tres deberá efectuarse sin el uso de un acoplador de aproximación automático.
12. Un solicitante deberá efectuar las aproximaciones especificadas en la NE 2.3.2.5(e)(2)(ii)(B):
	* + 1. en condiciones de vuelo por instrumentos reales o simuladas;
			2. a la DH mínima para la aproximación por ILS en el tipo de aeronave en la que se vaya a realizar la prueba práctica, con la salvedad de que no es necesario efectuar las aproximaciones a la DH autorizada para las operaciones de categoría II;
			3. a la DH autorizada para las operaciones de categoría II solo si se efectúan en un simulador de vuelo aprobado o en un dispositivo de instrucción de vuelo aprobado; y
			4. en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según corresponda, que la aeronave en la que se vaya a realizar la prueba práctica o en un FSTD que:
				1. represente una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según corresponda, que la aeronave para la que se solicita la autorización; y
				2. se utilice de conformidad con un curso aprobado impartido por una ATO certificada según la Parte 3 del presente reglamento.
13. El tiempo de vuelo adquirido para cumplir los requisitos estipulados en la NE 2.3.2.5(e)(2)(ii)(B) se puede usar para cumplir los requisitos de la NE 2.3.2.5(e)(2)(ii)(A).
14. CATEGORÍA II: PROCEDIMIENTOS PARA LA PRUEBA DE PERICIA. La prueba de pericia consiste en un incremento oral y un incremento de vuelo.
15. INCREMENTO ORAL. En el incremento oral de la prueba práctica, el solicitante deberá demostrar conocimientos de lo siguiente:
	* + 1. distancia de aterrizaje requerida;
			2. reconocimiento de la DH;
			3. procedimientos y técnicas de aproximación frustrada mediante el uso de pantallas de guía de actitud calculada o fija;
			4. uso y limitaciones del RVR;
			5. uso, disponibilidad o limitaciones de señales visuales y la altitud a la que se pueden distinguir normalmente en las lecturas de RVR reducido;
			6. procedimientos y técnicas relacionadas con la transición de vuelo no visual a visual durante una aproximación final en condiciones de RVR reducido;
			7. efectos de la cizalladura vertical y horizontal del viento;
			8. características y limitaciones del ILS y del sistema de iluminación de la pista;
			9. características y limitaciones del sistema director de vuelo, el acoplador de aproximación automático (incluido el tipo de eje dividido, si está instalado), el mando automático de gases (si está instalado) y demás equipo requerido de la categoría II;
			10. funciones asignadas del CP durante las aproximaciones de categoría II, a menos que la aeronave para la que se solicita la autorización no requiera un CP; y
			11. sistemas de advertencia de falla del equipo y los instrumentos.
16. INCREMENTO DE VUELO. Los requisitos siguientes se aplican al incremento de vuelo de la prueba práctica:
	* + 1. El incremento de vuelo se deberá efectuar en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según corresponda, que la aeronave para la que se solicita la autorización, o en un FSTD aprobado que:
				1. represente una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según corresponda, que la aeronave para la que se solicita la autorización; y
				2. se utilice de conformidad con un curso aprobado que haya sido impartido por una ATO certificada según la Parte 3 del presente reglamento.
			2. El incremento de vuelo deberá constar, como mínimo, de dos aproximaciones por ILS a 100 pies de AGL, que incluyan por lo menos un aterrizaje y una aproximación frustrada.
			3. Todas las aproximaciones efectuadas durante el incremento de vuelo se deberán hacer con el uso de un sistema aprobado de guía de control de vuelo, salvo que cuando se instale un acoplador automático de aproximación aprobado, al menos una aproximación se deberá hacer manualmente con el uso de los mandos del director de vuelo.
			4. Si en la prueba práctica se utiliza un avión multimotor con capacidad de performance para ejecutar una aproximación frustrada con un motor inactivo, el incremento de vuelo deberá incluir la ejecución de una aproximación frustrada con un motor, que deberá ser el más crítico, si corresponde, a una potencia de empuje mínima o cero antes de llegar a la radiobaliza intermedia.
			5. Si para la prueba práctica se utiliza un FSTD multimotor aprobado, el solicitante deberá ejecutar una aproximación frustrada con falla del motor más crítico, si corresponde.
			6. Para obtener la autorización de una aeronave que requiera una habilitación de tipo, el solicitante deberá pasar una prueba práctica en coordinación con un CP que posea una habilitación de tipo en la aeronave en la que solicita la autorización.
			7. Un inspector o evaluador puede hacer preguntas orales en cualquier momento de la prueba práctica.
17. CATEGORÍA III: REQUISITOS PARA LA PRUEBA DE PERICIA.
18. La Autoridad exigirá que el solicitante pase una prueba de pericia para:
	* + 1. que se le expida o renueve una autorización de piloto de categoría II;
			2. que se añada otro tipo de aeronave a una autorización de piloto de categoría II.
19. Para poder aspirar a la prueba de pericia, el solicitante deberá:
	* + 1. cumplir los requisitos contenidos en el párrafo 2.3.2.5 de esta parte; y
			2. Si el solicitante no ha aprobado una prueba práctica para esta autorización en los 12 meses civiles anteriores al mes de la prueba:
				1. cumplir los requisitos de los párrafos 8.4.1.10, 8.10.1.20 y 8.10.1.32 del presente reglamento; y
				2. haber efectuado al menos seis aproximaciones por ILS durante los 6 meses calendario anteriores al mes de la prueba, de los cuales un mínimo de tres deberá efectuarse sin el uso de un acoplador de aproximación automático.
20. Un solicitante deberá efectuar las aproximaciones especificadas en la NE 2.3.2.5(2)(ii)(B):
	* + 1. en condiciones de vuelo por instrumentos reales o simuladas;
			2. a la altura de alerta o la DH para la aproximación por ILS en el tipo de aeronave en la que vaya a efectuar la prueba práctica;
			3. no necesariamente a la DH autorizada para las operaciones de categoría III;
			4. a la altura de alerta o DH, según corresponda, autorizada para las operaciones de categoría III solo si se efectúan en un simulador de vuelo aprobado o en un dispositivo de instrucción de vuelo aprobado; y
			5. en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según corresponda, que la aeronave en la que vaya a efectuar la prueba práctica o en un simulador de vuelo aprobado que:
				1. represente una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según corresponda, que la aeronave para la que se solicita la autorización; y
				2. se utilice de conformidad con el contenido de un curso aprobado que haya sido impartido por una ATO certificada según la Parte 3 del presente reglamento.
21. CONOCIMIENTOS REQUERIDOS: El solicitante deberá demostrar conocimientos de los aspectos siguientes:
	* + 1. distancia de aterrizaje requerida;
			2. determinación y reconocimiento de la altura de alerta o la DH, según corresponda, incluido el uso de un radioaltímetro;
			3. reconocimiento de las fallas significativas encontradas antes y después de alcanzar la altura de alerta o la DH, según corresponda, y la respuesta apropiada;
			4. procedimientos y técnicas de aproximación frustrada mediante el uso de pantallas de guía de actitud, calculada o fija, y pérdida de altura prevista en relación con las maniobras manuales o automáticas de "motor y al aire" y altitud de iniciación, según corresponda;
			5. uso y limitaciones del RVR, incluida la determinación del RVR de control y transmisómetros requeridos;
			6. uso, disponibilidad o limitaciones de las señales visuales y la altitud a la que se pueden distinguir normalmente con lecturas de RVR reducido, que comprende:
				1. deterioro imprevisto de las condiciones a menos del RVR mínimo durante la aproximación, el enderezamiento y el rodaje guiado;
				2. demostración de las referencias visuales previstas en condiciones meteorológicas mínimas;
				3. la secuencia prevista de señales visuales durante una aproximación con visibilidad de mínimos o superior a los mínimos de aterrizaje; y
				4. procedimientos y técnicas para hacer la transición de vuelo por referencia de instrumentos a vuelo visual durante una aproximación final en condiciones de RVR reducido;
			7. efectos de la cizalladura vertical y horizontal del viento;
			8. características y limitaciones del ILS y del sistema de iluminación de la pista;
			9. características y limitaciones del sistema director de vuelo, el acoplador de aproximación automático (incluido el tipo de eje dividido, si corresponde), el mando automático de gases (si corresponde) y demás equipo de la categoría III;
			10. funciones asignadas del CP durante operaciones de categoría III, a menos que la aeronave para la que solicita la autorización no requiera un CP;
			11. reconocimiento de los límites aceptables de posición de la aeronave y seguimiento de la trayectoria de vuelo durante la aproximación, el enderezamiento y, si corresponde, el rodaje guiado; y
			12. reconocimiento de las fallas o anormalidades del sistema de a bordo o de tierra, en particular después de pasar la altura de alerta o la altura de decisión, según corresponda, y la respuesta apropiada.
22. REQUISITOS DE PERICIA DE VUELO.
	* + 1. Un solicitante puede efectuar la prueba práctica en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según corresponda, que la aeronave para la que se solicita la autorización, o en un simulador de vuelo aprobado que:
				1. represente una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según corresponda, que la aeronave en la que se solicita la autorización; y
				2. se utilice de conformidad con el contenido de un curso aprobado que haya sido impartido por una ATO certificada según la Parte 3 del presente reglamento.
			2. La prueba práctica deberá constar, como mínimo, de dos aproximaciones por ILS a 100 pies AGL, incluidos un aterrizaje y una aproximación frustrada iniciada desde una altitud muy baja, que pueda dar lugar a una toma de contacto durante la maniobra de motor y al aire.
			3. En la prueba práctica, el solicitante deberá ejecutar todas las aproximaciones con el sistema de aterrizaje automático aprobado o con un sistema de aterrizaje equivalente aprobado por la Autoridad.
			4. Si en la prueba práctica se utiliza una aeronave multimotor con capacidad de performance para ejecutar una aproximación frustrada con un motor inactivo, la prueba práctica deberá incluir la ejecución de una aproximación frustrada con el motor más crítico, si corresponde, a una potencia de empuje mínima o cero antes de llegar a la radiobaliza exterior.
			5. Si se utiliza un simulador de vuelo multimotor aprobado o un dispositivo de instrucción de vuelo multimotor aprobado, el solicitante deberá ejecutar una aproximación frustrada con falla de un motor, si corresponde, que deberá ser el más crítico.
			6. Para la autorización de una aeronave que requiera una habilitación de tipo, el solicitante deberá pasar una prueba práctica en coordinación con un piloto inspector que posea una habilitación de tipo en la aeronave para la que solicita la autorización.
			7. Con sujeción a las limitaciones contempladas en este párrafo, para las operaciones de categoría IIIB basadas en el uso de un sistema de control de rodaje guiado pasivo ante fallas, el solicitante deberá ejecutar como mínimo un rodaje guiado manual utilizando referencias visuales o una combinación de referencias visuales y referencias de instrumentos. El solicitante deberá iniciar esa maniobra mediante la desconexión pasiva ante fallas del sistema de control de rodaje guiado:
				1. después de la toma de contacto del tren de aterrizaje principal;
				2. antes de la toma de contacto del tren de aterrizaje delantero;
				3. en condiciones representativas del desplazamiento de toma de contacto lateral más adverso que permita un aterrizaje seguro en la pista; y
				4. en condiciones meteorológicas previstas en las operaciones de categoría IIIB.
23. El inspector o evaluador puede hacer preguntas orales en cualquier momento de la prueba práctica.

14 CFR 61.67, 61.68

#### NE 2.3.3 ESTUDIANTES DE PILOTO

1. Un estudiante de piloto que esté recibiendo instrucción de vuelo solo deberá recibir y registrar la instrucción del vuelo para las maniobras y procedimientos siguientes que correspondan a cada habilitación de categoría y clase, según se especifica en la subsección correspondiente de esta NE.

Nota: Cuando se indica (SE), se hace referencia únicamente a aeronaves monomotor. Cuando se indica (ME), se hace referencia únicamente a aeronaves multimotor.

14 CFR 61.87(c)(1)

#### NE 2.3.3.2 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE AVIÓN

1. Un estudiante de piloto que esté recibiendo instrucción de vuelo solo en un avión deberá recibir y registrar la instrucción del vuelo para las maniobras y los procedimientos que se mencionan a continuación:
2. los procedimientos correspondientes a la preparación de vuelo, que incluyan la planificación y preparación previas al vuelo, el funcionamiento del grupo propulsor y los sistemas de la aeronave;
3. rodaje u operaciones de superficie, incluidos los recorridos en tierra;
4. despegues y aterrizajes, normales y con viento de costado;
5. vuelo rectilíneo y horizontal, y virajes en ambas direcciones;
6. ascensos y virajes ascendentes;
7. el circuito de tránsito de aeródromos, y procedimientos de entrada y salida;
8. prevención de colisiones, de cizalladura del viento y de estela turbulenta;
9. descensos, con o sin virajes, con configuraciones de resistencia aerodinámica alta y baja;
10. vuelo a distintas velocidades aerodinámicas, desde crucero hasta vuelo lento;
11. entradas en pérdida desde varias altitudes de vuelo y combinaciones de potencia, con recuperación iniciada al primer indicio de entrada en pérdida y recuperación de una entrada en pérdida total;
12. procedimientos de emergencia y mal funcionamiento de equipo;
13. maniobras por referencia a tierra;
14. aproximaciones a un área de aterrizaje en condiciones simuladas de mal funcionamiento del motor;
15. deslizamiento al aterrizar (SE únicamente); y
16. maniobra de motor y al aire

14 CFR 61.87(d) y (e)

#### NE 2.3.3.3 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE HELICÓPTERO

1. Un estudiante de piloto que esté recibiendo instrucción de vuelo solo en un helicóptero deberá recibir y registrar la instrucción del vuelo para las maniobras y los procedimientos siguientes:
2. los procedimientos correspondientes a la preparación de vuelo, que incluyan la planificación y preparación previas al vuelo, el funcionamiento del grupo propulsor y los sistemas de la aeronave;
3. rodaje u operaciones de superficie, incluidos los recorridos en tierra;
4. despegues y aterrizajes, normales y con viento de costado;
5. vuelo rectilíneo y horizontal, y virajes en ambas direcciones;
6. ascensos y virajes ascendentes;
7. el circuito de tránsito de aeródromos, y procedimientos de entrada y salida;
8. prevención de colisiones, de cizalladura del viento y de estela turbulenta;
9. descensos, con o sin virajes, con configuraciones de resistencia aerodinámica alta y baja;
10. vuelo a distintas velocidades aerodinámicas;
11. procedimientos de emergencia y mal funcionamiento de equipo;
12. maniobras por referencia a tierra;
13. aproximaciones al área de aterrizaje;
14. vuelo estacionario y virajes en vuelo estacionario;
15. aterrizajes frustrados;
16. procedimientos de emergencia simulada, incluidos descensos en autorrotación con recuperación de potencia y recuperación de potencia a vuelo estacionario;
17. desaceleraciones rápidas; y
18. aproximaciones y aterrizajes simulados con un motor inactivo (ME únicamente).

14 CFR 61.87(f)

#### NE 2.3.3.4 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE AERONAVE DE DESPEGUE VERTICAL

1. Un estudiante de piloto que esté recibiendo instrucción de vuelo solo en una aeronave de despegue vertical deberá recibir y registrar la instrucción del vuelo para las maniobras y los procedimientos siguientes:
2. los procedimientos correspondientes a la preparación de vuelo, que incluyan la planificación y preparación previas al vuelo, el funcionamiento del grupo propulsor y los sistemas de la aeronave;
3. rodaje u operaciones de superficie, incluidos los recorridos en tierra;
4. despegues y aterrizajes, normales y con viento de costado;
5. vuelo rectilíneo y horizontal, y virajes en ambas direcciones;
6. ascensos y virajes ascendentes;
7. el circuito de tránsito de aeródromos, y procedimientos de entrada y salida;
8. prevención de colisiones, de cizalladura del viento y de estela turbulenta;
9. descensos, con o sin virajes;
10. vuelo a distintas velocidades aerodinámicas, desde crucero hasta vuelo lento;
11. entradas en pérdida desde varias altitudes de vuelo y combinaciones de potencia, con recuperación iniciada al primer indicio de entrada en pérdida y recuperación de una entrada en pérdida total;
12. procedimientos de emergencia y mal funcionamiento de equipo;
13. maniobras por referencia a tierra;
14. aproximaciones a un área de aterrizaje en condiciones simuladas de mal funcionamiento del motor;
15. maniobras de motor y al aire;
16. aproximaciones al área de aterrizaje;
17. vuelo estacionario y virajes en vuelo estacionario; y
18. aproximaciones y aterrizajes simulados con un motor inactivo (ME únicamente).

14 CFR 61.87(h)

#### NE 2.3.3.5 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE DIRIGIBLE

1. Un estudiante de piloto que esté recibiendo instrucción de vuelo solo en un dirigible deberá recibir y registrar la instrucción del vuelo para las maniobras y los procedimientos siguientes:
2. los procedimientos correspondientes a la preparación de vuelo, que incluyan la planificación y preparación previas al vuelo, el funcionamiento del grupo propulsor y los sistemas de la aeronave;
3. rodaje u operaciones de superficie, incluidos los recorridos en tierra;
4. despegues y aterrizajes, normales y con viento de costado;
5. vuelo rectilíneo y horizontal, y virajes en ambas direcciones;
6. ascensos y virajes ascendentes;
7. el circuito de tránsito de aeródromos, y procedimientos de entrada y salida;
8. prevención de colisiones, de cizalladura del viento y de estela turbulenta;
9. descensos, con o sin virajes;
10. vuelo a distintas velocidades aerodinámicas, desde crucero hasta vuelo lento;
11. procedimientos de emergencia y mal funcionamiento de equipo;
12. maniobras por referencia a tierra;
13. aparejo, lastre, control de presión en los globos compensadores y sobrecalentamiento; y
14. aterrizajes con estabilidad estática positiva y negativa.

14 CFR 61.87(j)

#### NE 2.3.3.6 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE GLOBO

1. Un estudiante de piloto que esté recibiendo instrucción de vuelo solo en un globo deberá recibir y registrar la instrucción del vuelo para las maniobras y los procedimientos siguientes:
2. procedimientos de despliegue y montaje;
3. procedimientos apropiados de preparación de vuelo, planificación y preparación previas al vuelo y sistemas de la aeronave;
4. ascensos y descensos;
5. procedimientos de aterrizaje y recuperación;
6. procedimientos de emergencia y averías del equipo;
7. operación de la fuente de gas o de aire caliente, lastre, válvulas, salidas de aire y bandas de desgarre, según corresponda;
8. uso de válvulas de desinflado o bandas de desgarre para simular una emergencia;
9. efectos del viento en los ángulos de ascenso y de aproximación; y
10. técnicas de detección y evasión de obstáculos.

14 CFR 61.87(k)

#### NE 2.3.3.7 MANIOBRAS Y PROCEDIMIENTOS DEL ESTUDIANTE DE PILOTO PARA LA INSTRUCCIÓN PREVIA AL VUELO SOLO: CATEGORÍA DE PLANEADOR

1. Un estudiante de piloto que esté recibiendo instrucción de vuelo solo en un planeador deberá recibir y registrar la instrucción del vuelo para las maniobras y los procedimientos siguientes:
2. procedimientos apropiados de preparación para el vuelo, que incluyan planificación y preparación previas al vuelo, sistemas de la aeronave y, si corresponde, funcionamiento del grupo propulsor;
3. rodaje u operaciones de superficie, incluida la prueba de motores, si corresponde;
4. lanzamientos, normales y con viento de costado;
5. vuelo rectilíneo y horizontal, y virajes en ambas direcciones, si corresponde;
6. circuitos de tránsito en aeródromos, incluidos procedimientos de entrada;
7. prevención de colisiones, de cizalladura del viento y de estela turbulenta;
8. descensos con o sin virajes con configuraciones de resistencia aerodinámica alta y baja;
9. vuelo a distintas velocidades aerodinámicas;
10. procedimientos de emergencia y mal funcionamiento de equipo;
11. maniobras por referencia a tierra;
12. inspección del aparejo del cable de remolque y revisión de los procedimientos de señales y desenganche, si corresponde;
13. procedimientos de remolque aéreo, remolque terrestre o autolanzamiento;
14. procedimientos de desmontaje y montaje del planeador;
15. entrada en pérdida, pérdida y recuperación de la pérdida;
16. vuelo planeado horizontal, virajes y espirales;
17. aterrizajes, normales y con viento de costado;
18. deslizamientos al aterrizar;
19. procedimientos y técnicas de planeo térmico; y
20. operaciones de emergencia y procedimientos en caso de ruptura del cable de remolque.

14 CFR 61.87(i)

#### NE 2.11.1.3 EXAMINADORES MÉDICOS DE PERSONAL AERONÁUTICO

1. La instrucción básica en medicina aeronáutica para AME deberá incluir, como mínimo, los temas siguientes:
2. instrucción básica en medicina aeronáutica
3. física de la atmósfera y el espacio
4. conocimientos básicos de aeronáutica
5. fisiología aeronáutica
6. oftalmología
7. otorrinolaringología
8. cardiología y medicina general
9. neurología
10. psiquiatría en la medicina aeronáutica
11. psicología
12. odontología
13. accidentes, escape y supervivencia
14. legislación, normas y reglamentos
15. evacuación aérea
16. medicina y vuelo
17. La instrucción avanzada en medicina aeronáutica para AME deberá incluir los temas siguientes:
18. ambiente de trabajo del piloto
19. fisiología aeroespacial
20. oftalmología
21. otorrinolaringología
22. cardiología y medicina general
23. neurología y psiquiatría
24. factores humanos en la aviación
25. medicina tropical
26. higiene
27. medicina aeroespacial

AMC a JAR-FCL 3.090

#### NE 2.11.1.8 CERTIFICADO MÉDICO

1. Los datos siguientes deberán aparecer en el certificado médico:
2. nombre del Estado
3. número de certificado médico
4. nombre y apellido del titular
5. fecha de nacimiento del titular
6. dirección del titular
7. nacionalidad del titular
8. firma del titular
9. certificado médico de clase 1, clase 2 o clase 3
10. fecha de expedición
11. validez
12. limitaciones
13. Autoridad expedidora
14. firma de la Autoridad expedidora
15. firma del examinador o del personal de la CAA
16. nombre del examinador o del personal de la CAA (en letra de imprenta)
17. número de autorización del examinador
18. fecha del examen y Estado de examen

[ESTA PÁGINA SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE.]