

**SÉPTIMA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS DE LICENCIAS AL PERSONAL Y
DE MEDICINA AERONÁUTICA
(Lima, Perú, 12 al 16 de setiembre de 2011)**

Asunto 2: Propuesta de mejora al LAR 61

a) Secciones 61.110 Requisitos para el reconocimiento de horas de vuelo como piloto al mando bajo supervisión

(Nota de Estudio presentada por Juan Carlos Alvarez (Relator), Rubén Galeano y Marcos Donato)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta la propuesta de mejora al texto de las secciones 61.110 del LAR 61 sobre requisitos para el reconocimiento de horas de vuelo como piloto al mando bajo supervisión, para ser evaluada y validada en la Séptima Reunión del Panel de Expertos de Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica.

Referencia

- LAR 61, Secciones 61.110, Segunda Edición, Enmienda 2.
- Documento 9379, Segunda Edición.
- Instrucciones para el trabajo de los Paneles de Expertos del SRVSOP.
- Manual para los redactores de los LAR.

1. Antecedentes

1.1 Durante la Décimo Novena Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (JG/19) llevada a cabo en la ciudad de Lima, Perú, el 11 y 12 de diciembre de 2008, se aprobó mediante **Conclusión JG 19/08** la Enmienda 2 de la Segunda Edición del LAR 61 Licencias de Pilotos y sus habilitaciones.

1.2 Con la citada enmienda, los Estados miembros del Sistema han iniciado el proceso de armonización y/o adopción del Conjunto LAR PEL en sus reglamentos nacionales, que incluye el LAR 61, conforme a lo establecido en la estrategia de armonización y/o adopción aprobada mediante **Conclusión 18/02** durante la Décimo Octava Reunión Ordinaria de la Junta General (Bogotá, Colombia, 16 y 17 de junio de 2008).

1.3 Como resultado de este proceso así como producto de los cursos de capacitación llevados a cabo por el Sistema sobre el Conjunto LAR PEL, han surgido oportunidades de mejora a ciertos requisitos establecidos en el LAR 61, que es indispensable regular con mayor precisión, a fin de evitar cualquier discrecionalidad por parte de los Estados para su aplicación.

2. Análisis

2.1 Bajo el contexto señalado y con motivo de la inclusión de la licencia de piloto de tripulación múltiple de avión, surge en la enmienda 167 del Anexo 1 el término “piloto al mando bajo supervisión”, cuyo total de horas serán reconocidas para una licencia de grado superior y específicamente para la licencia de piloto de transporte de línea aérea, bajo el método que considere apropiado cada Autoridad Aeronáutica.

2.2 Este requisito del Anexo 1 señalado en el numeral 2.1.9.4 y 2.6.3.1.1.1 ha sido considerado en la Sección 61.110 (c) (6) (iv) del LAR 61.

2.3 Adicionalmente, para brindar mayor precisión respecto al alcance de las funciones que implicaría el término “piloto al mando bajo supervisión”, la segunda edición del Documento 9379 de la OACI que se encuentra en vías de publicación y el cual ha contado con la revisión y aportes del Panel de Expertos de Licencias y de Medicina Aeronáutica del Sistema durante la RPEL/6 (Lima, Perú, setiembre de 2010), precisa un ejemplo de la forma como debería un Estado reglamentar el alcance del citado término, lo cual se transcribe a continuación:

“Ejemplo del reglamento de un Estado respecto a la acreditación de tiempo de vuelo

- a)
- b) *El titular de una licencia de piloto comercial cuando actúa como copiloto en una operación de transporte aéreo, en una aeronave que requiere ser operada con un copiloto, tiene derecho a que se le acredite por completo el tiempo de vuelo durante el cual el copiloto llevó a cabo los deberes y funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando designado para tal fin por el operador, siempre que:*
 - (i) *el copiloto es responsable de verificar la exactitud del plan de vuelo propuesto y el manifiesto de carga para el vuelo, incluyendo el cálculo de combustible;*
 - (ii) *el copiloto se asegure que cada miembro de la tripulación lleve a cabo todos las responsabilidades aplicables en cada una de las fases de vuelo, y de acuerdo con el sistema de control establecido por el operador en el manual de operaciones o en otro documento aplicable: antes del despegue, durante el despegue, en vuelo, durante el aterrizaje y en cualquier situación de emergencia;*
 - (iii) *durante el vuelo, el copiloto lleve a cabo todos los deberes y funciones de un piloto al mando desde la estación de vuelo del copiloto, en la medida que sea factible efectuar;*
 - (iv) *en el caso de operaciones llevadas a cabo por medios automáticos, el copiloto toma todas las decisiones relacionadas con el uso de los sistemas de vuelo y de tierra involucrados;*

- (v) *el copiloto se asegure que todos los problemas originados por condiciones meteorológicas, de comunicaciones y los procedimientos de control de tráfico aéreo se resuelvan; y*
- (vi) *el piloto al mando designado para supervisar al copiloto ha certificado apropiadamente en la bitácora del copiloto o en un registro permanente de vuelo efectuado por el operador las funciones antes detalladas.*

2.4 El grupo de tarea consideró que si bien esto aclara el alcance del término de “piloto al mando bajo supervisión”, en cuanto a las funciones que como mínimo implica, no amerita la modificación de la Sección 61.110 dado que el texto se encuentra acorde con lo señalado en el Anexo 1 de OACI; sin embargo, se propone que debe ser incluido como parte de la Circular de Asesoramiento PEL – 001 que desarrolla los Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC) y Material Explicativo e Informativo (MEI) de los LAR 61, LAR 63 y LAR 65.

3. Conclusiones

De acuerdo a las consideraciones expuestas, se presenta en el **Adjunto A** a esta nota de estudio la propuesta de Material Explicativo e Informativo (MEI) de la Sección 61.110 (c) (6) (iv) del LAR 61.

4. Acción sugerida

Se invita a la Reunión del Panel de Expertos de Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica a:

- a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y
- b) validar o emitir comentarios que consideren pertinentes relacionados con la propuesta presentada.

PROPUESTA DE MEI CORRESPONDIENTE A LA SECCIÓN 61.110 (c) (6) (iv)

**MEI Sección 61.110 - Libro de vuelo personal (bitácora) del piloto,
párrafo (c) (6) (iv) del LAR 61 sobre los alcances del reconocimiento de las
horas de vuelo como piloto al mando bajo supervisión**

El piloto al mando bajo supervisión es el copiloto en una operación de transporte aéreo, que actúa en una aeronave que requiere ser operada con un copiloto y que tiene derecho a que se le acredite por completo el tiempo de vuelo durante el cual llevó a cabo los deberes y funciones de piloto al mando, bajo la supervisión de un piloto al mando designado para tal fin por el operador, siempre que:

- (i) el copiloto es responsable de verificar la exactitud del plan de vuelo propuesto y el manifiesto de carga para el vuelo, incluyendo el cálculo de combustible;
- (ii) el copiloto se asegure que cada miembro de la tripulación lleve a cabo todas las responsabilidades aplicables en cada una de las fases de vuelo, y de acuerdo con el sistema de control establecido por el operador en el manual de operaciones o en otro documento aplicable: antes del despegue, durante el despegue, en vuelo, durante el aterrizaje y en cualquier situación de emergencia;
- (iii) durante el vuelo, el copiloto lleve a cabo todos los deberes y funciones de un piloto al mando desde la estación de vuelo del copiloto, en la medida que sea factible efectuar;
- (iv) en el caso de operaciones llevadas a cabo por medios automáticos, el copiloto toma todas las decisiones relacionadas con el uso de los sistemas de vuelo y de tierra involucrados;
- (v) el copiloto se asegure que todos los problemas originados por condiciones meteorológicas, de comunicaciones y los procedimientos de control de tráfico aéreo se resuelvan; y
- (vi) el piloto al mando designado para supervisar al copiloto ha certificado apropiadamente en la bitácora del copiloto o en un registro permanente de vuelo efectuado por el operador las funciones antes detalladas.