



RPEL/8-NE/02
31/07/2012

Proyecto Regional RLA/99/901

Octava Reunión del Panel de Expertos en Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica (Lima, Perú, 20 al 23 de agosto de 2012)

Asunto 2: Oportunidades de mejora al LAR 61

b) Revisión de las Secciones 61.165 (e) y 61.170 (d) (e)

(Nota de Estudio presentada por Edwin Esparza (Relator)
y Daniela Gerling)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta el análisis y propuesta de las Secciones 61.165 (e) y 61.170 (d) y (e) del Capítulo B del LAR 61 sobre requisitos para el otorgamiento de la habilitación de tipo de pilotos, para ser evaluada y validada en la Octava Reunión del Panel de Expertos en Licencias al Personal y Medicina Aeronáutica, atendiendo lo indicado en el párrafo 6.2.1 del Informe de la RPEL/7.

Referencias

- Informe de la RPEL/7, párrafo 6.2.1
- LAR 61 Segunda Edición, Enmienda 3
- Anexo 1 Licencias al Personal, Undécima Edición
- Reglamentos nacionales de los Estados miembros del SRVSOP

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. Posteriormente, mediante **Conclusión JG 24/02**, la Décimo Cuarta Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema (Santiago de Chile, 26 de marzo de 2012) aprobó la Enmienda 3 de este reglamento en el cual se precisaba el máximo de horas de vuelo en otras categorías a ser consideradas para una licencia de piloto privado, comercial y TLA.

1.2 De acuerdo a la estrategia de desarrollo, armonización y aprobación del Conjunto LAR PEL, los Estados han venido avanzando en sus procesos de armonización dentro de los cuales se han identificado oportunidades de mejora a los reglamentos derivados de su implantación, entre ellos el LAR 61.

1.3 En ese sentido, durante la Séptima Reunión del Panel de Expertos en Licencias y Medicina Aeronáutica, llevada a cabo en Lima, Perú, del 12 al 16 de setiembre de 2011, se solicitó la revisión de los requisitos exigidos en las Secciones 61.165 (e) y 61.170 (d) y (e) del Capítulo B del LAR 61 que se refieren al otorgamiento de una habilitación de tipo a favor de un piloto, por apreciarse ciertas contradicción en los mismos.

2. Análisis

2.1 En el Párrafo (e) de la Sección 61.165 - Licencias y habilitaciones, se precisa conforme al Numeral 2.1.4.1 del Anexo 1 de OACI, que el titular de una licencia de piloto no puede actuar de piloto al mando ni copiloto de un avión, un helicóptero, una aeronave de despegue vertical o un dirigible, a no ser que haya recibido de la AAC una de las autorizaciones siguientes:

- a) La habilitación de clase pertinente; o bien
- b) una habilitación de tipo, cuando sea requerida.

2.2 En tal sentido, se deduce que un piloto puede acceder a una habilitación de tipo de un avión certificado para una tripulación mínima de dos pilotos, sin contar con la habilitación de clase multimotor; sin embargo, en la Sección 61.170 - Habilitaciones adicionales del LAR 61 se precisa en los Párrafos (d) y (e), la exigencia de tener previamente una habilitación de clase multimotor para que un piloto pueda obtener esta habilitación en el avión mencionado, así como en aquellos aviones turbopropulsados certificados para una tripulación de un piloto, lo cual no está establecido por el Anexo 1 al Convenio de Aviación Civil Internacional y contradice lo indicado en el Párrafo (e) de la Sección 61.165 del LAR 61.

2.3 Por ello, se requiere que esta contradicción sea eliminada adoptando un criterio unificado de las citadas secciones, a fin de no generar un conflicto en su implementación u observaciones por parte de los postulantes a estas habilitaciones.

2.4 El grupo de tarea al analizar esta situación, consideró conveniente mantener el requisito indicado en la Sección 61.170 (d) (4), por las siguientes razones:

- a) Se optimiza la progresión de la experiencia aeronáutica de un piloto, al lograr un periodo de transición adecuado desde que inicia sus actividades en una aeronave monomotor hasta la calificación en un multimotor que corresponda a una habilitación de tipo;
- b) Se impulsa que los CIAC 141 cuenten dentro de sus equipos de instrucción de vuelo con aviones multimotores como mínimo para el programa de instrucción de piloto comercial, lo cual actualmente se viene dando en la mayoría de centros de los Estados de la Región.

- c) Los explotadores aéreos que realizan transporte aéreo comercial bajo LAR 121, tienen como política de reclutamiento de nuevas generaciones de pilotos, que éstos se encuentren calificados en la habilitación de clase multimotor, antes de iniciar los cursos iniciales en aeronaves certificadas para más de un piloto.

2.5 En lo que se refiere al requisito de contar con una habilitación de clase multimotor para obtener una habilitación de tipo para aviones turbopropulsados certificados para una tripulación mínima de un piloto, establecido en el Subpárrafo 61.170 (e) (3), se propone eliminar este requisito debido a que el solicitante al recibir la instrucción inicial para la habilitación de clase en un avión multimotor turbopropulsado, puede al mismo tiempo obtener la habilitación de clase y de tipo respectiva.

2.6 Como resultado de estas propuestas, tendría que modificarse el párrafo 61.165 (e), precisando que para ejercer funciones de piloto al mando o copiloto, deberá cumplirse en el caso de habilitaciones de tipo con lo indicado en la Sección 61.170.

2.7 Asimismo, como complemento de este análisis, vinculado a las habilitaciones de clase y de tipo, se consideró conveniente proponer como oportunidad de mejora la modificación del Párrafo (c) de la Sección 61.170 Habilitación de clase, incluyendo que el solicitante debe haber recibido la instrucción teórica, porque solo se precisa la instrucción en vuelo, adicionando que ésta también puede ser proporcionada por un CIAC 141.

2.8 Otros aspectos que fueron analizados como parte de esta nota de estudio, fue modificar la Sección 61.165 Licencias habilitaciones, en lo que se refiere específicamente a las habilitaciones de tipo, a fin de considerar de manera general a los aviones turbopropulsados y no limitado solo a multimotores, dado que en los Estados de la región existen monomotores con estas características que deberían tener habilitaciones de tipo como el C-208, Piltus, Aairtractor, etc.

2.9 De otro lado, revisando también el mantenimiento de la vigencia de estas habilitaciones, se consideró necesario modificar el requisito establecido en la Sección 61.130 párrafo (a) sobre la experiencia reciente general que debe registrar el titular de una licencia de piloto, cuando efectúe funciones ya sea de piloto al mando o copiloto dentro de los noventa (90) días precedentes, en la aeronave de la misma categoría, clase y tipo en la que pretende ejercer las atribuciones de su licencia.

3. Conclusiones

De acuerdo a las consideraciones expuestas, se presenta en el **Adjunto A** de esta nota de estudio la propuesta de mejora al texto de las Secciones 61.130, 61.165 y 61.170 de los Capítulos A y B del LAR 61 Licencias para pilotos y sus habilitaciones.

4. Acción sugerida

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

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente nota de estudio; y

RPEL/8-NE/02
31/07/2012

- 4 -

- b) validar o emitir comentarios que consideren pertinentes relacionados con la propuesta de mejora a las citadas secciones.

- FIN -

PROPUESTA DE MEJORA

SECCIONES 61.130, 61.165 y 61.170 DEL LAR 61

CAPÍTULO A: GENERALIDADES

61.130 Experiencia reciente

(a) *Experiencia general*

Ninguna persona puede actuar como piloto al mando o copiloto de una aeronave transportando pasajeros, ni en una aeronave certificada para más de un piloto miembro de la tripulación de vuelo, a menos que dentro de los noventa (90) días precedentes, haya realizado tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes como la única persona que manipula los controles de una aeronave de la misma categoría y clase y si es necesario una habilitación de tipo, también del mismo tipo. Si la aeronave es un avión con rueda en la cola, los aterrizajes deben ser realizados hasta la detención completa del avión en la pista. ~~Con el propósito de reunir los requisitos de este párrafo, una persona puede actuar como piloto al mando de un vuelo diurno VFR o IFR si no transporta personas o carga, excepto la necesaria para cumplir con los requisitos de su certificación.~~ De no reunir este requisito, para reiniciar sus actividades, debe ser rehabilitado por un instructor de vuelo certificado realizando como mínimo tres (3) despegues y tres (3) aterrizajes, dejando la debida constancia en el libro de vuelo (bitácora) del interesado, correspondiente a la aeronave donde pretende ejercer las atribuciones de su licencia.

CAPÍTULO B: LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA PILOTOS

61.165 Licencias y habilitaciones

(a)

(d) Las habilitaciones que se anotan en las licencias de pilotos cuando sea aplicable, con excepción de la del alumno-piloto, se indican a continuación:

(3) Habilitaciones de tipo

- (i) Aeronaves certificadas para volar con un tripulación mínima de dos pilotos.
- (ii) Aviones ~~multimotores~~ turbo-propulsados.
- (iii) Todos los helicópteros y aeronaves de despegue vertical.
- (iv) Cualquier tipo de aeronave siempre que lo considere oportuno la AAC.
- (v) Cuando se emita una habilitación de tipo que limite las atribuciones a las de copiloto, o para actuar como piloto solamente durante la fase de crucero del vuelo, en la habilitación se anotará dicha limitación.

- (e) El titular de una licencia de piloto no puede actuar de piloto al mando ni copiloto de un avión, un helicóptero, una aeronave de despegue vertical o un dirigible, a no ser que haya recibido de la AAC una de las habilitaciones siguientes:
- (1) La habilitación de clase pertinente; o
 - (2) una habilitación de tipo, cuando sea requerida.
 - (3) En ambos casos, cumpliendo previamente con lo establecido en la Sección 61.170.

61.170 Habilitaciones adicionales

(b) *Habilitación de clase*

El solicitante que desee agregar una habilitación de clase a su licencia de piloto debe:

- (1) Presentar su libro de vuelo personal (bitácora) certificado por un instructor de vuelo autorizado o un centro de instrucción certificado bajo el LAR 141, en la el que conste que el solicitante ha recibido instrucción teórica y de en vuelo en la clase de aeronave para la cual solicita habilitación y ha sido encontrado competente en las operaciones de piloto apropiadas a la licencia a la que se aplica su habilitación de clase;
- (c) *Habilitación de tipo para aviones turbopropulsados, certificados para una tripulación de un (1) piloto*

El titular de una licencia que solicite agregar una habilitación de tipo para aviones turbopropulsados certificados para una tripulación de un (1) piloto a su licencia, debe reunir los siguientes requisitos:

- (1)
 - ~~(3) En el caso de aviones, contar previamente con una habilitación de clase multimotor.~~
-