

SUBPARTE A - REQUISITOS GENERALES

JAR-FCL 1.001 Definiciones y abreviaturas

Alumno piloto al mando (SPIC)

Tiempo de vuelo durante el cual el instructor de vuelo solamente observará al alumno actuando como piloto al mando y no influirá en el control del vuelo de la aeronave.

Aviones multipiloto:

Aviones certificados para su operación con una tripulación mínima de, al menos, dos pilotos.

Aviones para un solo piloto:

Aviones certificados para ser operados por un solo piloto.

Categoría (de aeronave):

Clasificación de las aeronaves de acuerdo con características básicas especificadas, e.g. aviones, helicópteros, planeadores, globos libres.

Conversión (de una licencia):

Emisión de una licencia JAR-FCL basada en una licencia emitida por un Estado no JAA.

Cooperación de la tripulación (MCC):

Actuación de la tripulación de vuelo como un equipo de miembros que cooperan bajo la dirección del piloto al mando.

Dispositivos de instrucción

Medios para ayuda de la instrucción, distintos de los simuladores de vuelo, los entrenadores de vuelo o los entrenadores de vuelo y procedimientos de navegación (FNPT), que proporcionan recursos para la instrucción cuando no es necesario un ambiente total de cabina de mando completa.

Habilitación:

Anotación en la licencia que establece condiciones especiales, atribuciones o limitaciones a tal licencia.

Motovelero de travesía

Motovelero que dispone de un certificado de aeronavegabilidad emitido o aceptado por un Estado miembro de las JAA, y que tiene montado integralmente un motor y hélices no retraíbles.

Debe ser capaz de despegar y ascender por su propia potencia de acuerdo con su manual de vuelo.

Noche:

Periodo de tiempo entre el final del crepúsculo vespertino civil y el comienzo del amanecer civil, o cualquier otro periodo entre el ocaso y el orto que pueda ser prescrito por la autoridad adecuada.

Piloto privado:

Piloto titular de una licencia que prohíbe el pilotaje de una aeronave en operaciones por las cuales se percibe remuneración.

Piloto profesional:

Piloto titular de una licencia que permite el pilotaje de una aeronave en operaciones por las cuales se percibe remuneración.

Prueba de pericia:

Demostración de pericia para la emisión de una licencia o habilitación y que incluye cualquier examen oral que pueda ser requerido por el examinador.

Renovación (de e.g. una habilitación o aprobación):

Acción administrativa, que se realiza después de que una habilitación o aprobación haya caducado, que renueva las atribuciones de las mismas por un periodo determinado de tiempo, una vez que se hayan cumplido los requisitos establecidos.

Revalidación: (de e.g. una habilitación o aprobación):

Acción administrativa que se realiza durante el periodo de validez de una habilitación o aprobación, que permite al titular continuar ejerciendo las atribuciones de las mismas por otro periodo de tiempo determinado una vez que se hayan cumplido los requisitos establecidos.

Sector de ruta

Un vuelo que comprenda despegue, salida, crucero de no menos de 15 minutos, llegada, aproximación y fases de aterrizaje.

Tiempo de instrucción en doble mando (dual):

Tiempo de vuelo o tiempo de instrucción de instrumentos en simulador, durante el cual una persona está recibiendo enseñanza de vuelo de un instructor adecuadamente autorizado.

Tiempo de instrumentos:

Tiempo de vuelo instrumental o tiempo de instrumentos en simulador.

Tiempo de instrumentos en tierra:

Tiempo durante el cual un piloto recibe instrucción de vuelo por instrumentos

simulado, en un dispositivo sintético de instrucción.

Tiempo de vuelo:

Tiempo total transcurrido desde el momento en que una aeronave comienza a moverse por su propia potencia o potencia externa, con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene al final del vuelo.

Tiempo de vuelo instrumental:

Tiempo durante el cual el piloto controla un avión en vuelo únicamente por referencia a los instrumentos.

Tiempo de vuelo solo:

Tiempo de vuelo durante el cual el alumno piloto es el único ocupante de una aeronave.***

Tipo (de aeronave):

Todas las aeronaves de un mismo diseño básico, incluyendo todas las modificaciones, excepto aquellas que originen un cambio en el manejo, las características de vuelo o la composición de la tripulación de vuelo.

Verificación de competencia:

Demostración de pericia para renovar o revalidar habilitaciones y que incluye cualquier examen oral que pueda ser exigido por el examinador.

JAR FCL 1.005 Aplicación

(Véase apéndice 1 al JAR-FCL 1.005)

(1) Los requisitos establecidos en el JAR-FCL se aplicarán a todas las actuaciones referidas a enseñanza, pruebas y solicitudes para la emisión de licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados, realizadas por la Autoridad a partir del 1 de julio de 1999.

(2) Siempre que en el JAR-FCL se mencionan licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados, se quiere decir licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados emitidos de acuerdo con el JAR-FCL. En todos los demás casos estos documentos se especificarán como OACI o normas nacionales.

(3) Cuando se hace referencia a un Estado miembro de las JAA a los fines de aceptación mutua de licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados, se quiere decir Estado miembro de pleno derecho de

las JAA.

(4) Todos los dispositivos de enseñanza mencionados en el JAR-FCL que substituyan a una aeronave con fines de enseñanza estarán calificados de acuerdo con el JAR-STD(A) y el usuario aprobado por la Autoridad de acuerdo con el JAR-FCL, para la realización de los ejercicios.

(5) Siempre que se hace referencia a aviones no se incluyen los ultraligeros definidos de acuerdo con reglas nacionales, salvo que se especifique lo contrario.

JAR-FCL 1.010 **Requisitos básicos para actuar como miembro de la tripulación de vuelo**

(a) Licencia y habilitación

(1) Nadie actuará como miembro de una tripulación de vuelo de un avión civil registrado en un Estado miembro de las JAA a no ser que sea titular de una licencia y habilitación válidas que cumplan los requisitos del JAR-FCL y sean adecuadas a las funciones que vaya a realizar, o una autorización de las establecidas en JAR-FCL 1.085 y/o 1.230. La licencia habrá sido emitida por:

- (i) un Estado miembro de las JAA; o
- (ii) otro Estado miembro de la OACI y validada de acuerdo con el JAR-FCL 1.015 (b) o (c).

(2) A los pilotos titulares de licencias/habilitaciones/autorizaciones nacionales para motoveleros se les permitirá también operar motoveleros de travesía de acuerdo con las reglamentaciones nacionales.

(3) A los pilotos titulares de una licencia nacional restringida de piloto privado se les permitirá operar aviones en el Estado emisor de la licencia, dentro de su espacio aéreo, de acuerdo con la reglamentación nacional.

(b) *Ejercicio de las atribuciones.* El titular de una licencia, habilitación o autorización no ejercerá mas atribuciones que las establecidas en tal licencia, habilitación o autorización.

JAR-FCL 1.015 **Aceptación de licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o certificados**
(Ver Apéndice 1 al JAR-FCL 1.015)

(a) *Licencias, habilitaciones, autorizaciones, aprobaciones o*

certificados emitidos por Estados miembros de las JAA

(1) Cuando una persona, organización o servicio disponga de una licencia, emitida con una habilitación, autorización, aprobación o certificado de la Autoridad de un Estado miembro de las JAA, emitida de acuerdo con los requisitos del JAR-FCL y procedimientos asociados, serán aceptados, sin ninguna formalidad por otros Estados miembros de las JAA.

(b) Licencias emitidas por Estados no pertenecientes a las JAA

(1) Una licencia emitida por un Estado no perteneciente a las JAA puede ser validada, a discreción de la Autoridad de un Estado miembro de las JAA, para su uso en aeronaves registradas en el mismo. Los titulares de una licencia de piloto que deseen una validación cumplirán los requisitos establecidos en el Apéndice 1 al JAR-FCL 1.015.

(2) La validación de una licencia de piloto no excederá de un año, contado desde la fecha de validación, siempre y cuando la licencia base permanezca válida. Cualquier otra validación para su uso en aeronaves registradas en cualquier Estado miembro de las JAA estará sujeta al acuerdo entre los Estados miembros de las mismas y a cualquier condición que parezca adecuada a las JAA. El usuario de una licencia validada por un Estado miembro de las JAA cumplirá los requisitos establecidos en el JAR-FCL.

(3) Los requisitos establecidos en los anteriores (1) y (2) no serán de aplicación cuando la aeronave registrada en un Estado miembro de las JAA sea alquilada a un operador de un Estado que no sea miembro de las JAA, siempre y cuando el Estado del operador haya aceptado, para el período de alquiler, la responsabilidad de la supervisión técnica y/o operacional, de acuerdo con el JAR-OPS 1.165. Las licencias de las tripulaciones de vuelo de un operador de un Estado que no sea miembro de las JAA pueden ser validadas, a discreción de la Autoridad del Estado miembro de las JAA afectado, siempre y cuando las atribuciones de las licencias de la tripulación de vuelo sean restringidas para su uso exclusivo en aeronaves concretas, en operaciones especificadas durante el período de alquiler u otro acuerdo comercial, que no afecten a un operador JAA directa o indirectamente.

(c) *Conversión de las licencias emitidas por un Estado que no sea miembro de las JAA.* Una licencia emitida por un Estado que no sea miembro de las JAA puede ser convertida en una licencia JAR-FCL siempre y cuando exista un acuerdo entre

el Estado miembro de las JAA y el Estado que no sea miembro de las mismas. Este acuerdo se establecerá con base en la reciprocidad de la aceptación de la licencia y garantizará un nivel equivalente de seguridad al existente, entre los requisitos de enseñanza y pruebas del Estado JAA y el Estado que no sea miembro de las mismas. Cualquier acuerdo llevado a cabo será revisado periódicamente, de acuerdo con lo establecido por el Estado que no sea miembro de las JAA y las JAA. Una licencia convertida en virtud de un acuerdo de estos llevará anotada una indicación de cual es el Estado no perteneciente a las JAA en el que se basa la conversión. Los otros estados miembros no estarán obligados a aceptar cualquiera de estas licencias.

JAR-FCL 1.016 Crédito otorgados al titular de una licencia emitida por un estado no JAA

El aspirante a una licencia JAR-FCL e IR, si es aplicable, titular ya, al menos, de una licencia equivalente emitida de acuerdo con el Anexo 1 de OACI por un estado no JAA, cumplirá todos los requisitos del JAR-FCL excepto los de duración del curso, número de lecciones y pueden reducirse las horas específicas de entrenamiento. Para otorgar estos créditos la Autoridad puede apoyarse en asesoramiento dado por una FTO.

JAR-FCL 1.017 Autorizaciones/habilitaciones para fines especiales

La Autoridad puede establecer habilitaciones asociadas a una licencia para fines especiales (e.g. vuelo en condiciones IMC, remolque, acrobacia, lanzamiento de paracaidistas, etc.) de acuerdo con las reglamentaciones de tal Estado miembro de las JAA, para uso exclusivo en el espacio aéreo de ese Estado. El uso de tales habilitaciones en el espacio aéreo de otro Estado miembro de las JAA, requiere previamente el acuerdo del Estado visitado.

JAR-FCL 1.025 Validez de licencias y habilitaciones

(a) El titular de una licencia no ejercerá las atribuciones concedidas por cualquier licencia o habilitación emitida por un Estado miembro de las JAA, a no ser que mantenga la competencia mediante el cumplimiento de los requisitos pertinentes del JAR-FCL.

(b) La validez de una licencia está determinada por la validez de las

habilitaciones anotadas en la misma y el certificado médico.

(c) La licencia será emitida por un período máximo de 5 años. Durante este período la licencia será reemitida por la Autoridad:

- (1) después de la emisión inicial de una habilitación o su renovación;
- (2) cuando el párrafo XII de la licencia esté completo y no tenga más espacios;
- (3) por cualquier razón administrativa
- (4) a discreción de la Autoridad cuando sea revalidada una habilitación.

Las habilitaciones válidas serán transferidas por la Autoridad al nuevo documento de licencia.

El titular de una licencia solicitará a la Autoridad la reemisión de la licencia.

Con el formulario de solicitud se incluirá la documentación necesaria.

JAR-FCL 1.026 Requisito de experiencia reciente para pilotos que no operan de acuerdo con el JAR-OPS 1

(a) Un piloto no operará como piloto al mando de un avión transportando pasajeros a no ser que haya realizado al menos tres despegues y tres aterrizajes como piloto a los mandos en los 90 días precedentes, en un avión del mismo tipo/clase o en un simulador de la clase/tipo del avión utilizado; y

(b) Un copiloto no operará a los controles de vuelo de un avión transportando pasajeros durante el despegue y aterrizaje, a no ser que haya operado como piloto a los mandos en despegue y aterrizaje en los 90 días precedentes, en un avión del mismo tipo/clase o en un simulador de la clase/tipo del avión utilizado.

(c) El titular de una licencia que no incluya una habilitación de vuelo instrumental (avión) válida no actuará como piloto al mando de noche de un avión que transporte pasajeros a no ser que durante los 90 días anteriores haya realizado, al menos, uno de los despegues y aterrizajes requeridos por el JAR-FCL 1.026(a) de noche.

JAR-FCL 1.030 Normas para pruebas

(a) *Autorización de examinadores.* La Autoridad designará y autorizará como examinadores a personas adecuadamente

calificadas por su integridad, para realizar, en su nombre, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia. Las calificaciones mínimas requeridas a un examinador se contienen en la subparte I, Examinadores, del JAR-FCL 1. Las responsabilidades y atribuciones de los examinadores serán notificadas por la Autoridad a cada uno individualmente mediante escrito.

(b) *Número de examinadores.* La Autoridad determinará el número de examinadores que necesita, teniendo en cuenta la cantidad y distribución geográfica de su población de pilotos.

(c) *Notificación de los examinadores a las escuelas de vuelo y centros registrados.* La Autoridad notificará a cada escuela de vuelo aprobada o centro registrado los examinadores que ha designado para la realización de las pruebas de pericia de vuelo, necesarias para la emisión de licencias de piloto privado y comercial y habilitaciones de vuelo por instrumentos para tal escuela o centro registrado. La Autoridad informará a cada solicitante sobre los examinadores que ha designado para la realización de la prueba de pericia en vuelo requerida para la emisión de una ATPL(A).

(d) Los examinadores no realizarán pruebas a los aspirantes que hayan recibido enseñanza en vuelo de ellos mismos, para la licencia o habilitación de vuelo por instrumentos de que se trate, excepto con el expreso consentimiento por escrito de la Autoridad.

(e) *Requisitos previos de los solicitantes que han de someterse a pruebas de pericia.* Antes de someterse a la prueba de pericia para la emisión de una licencia o habilitación, el aspirante habrá superado los exámenes de conocimientos teóricos correspondientes, salvo en los casos en que la Autoridad pueda haber establecido excepciones para alumnos que formen parte de cursos integrados de vuelo. La enseñanza necesaria para realizar los exámenes de conocimientos teóricos debe haber sido terminada, siempre, antes de cada prueba de pericia de vuelo. Excepto en el caso de emisión de una licencia de piloto de transporte de línea aérea, los aspirantes a una prueba de pericia deben ser recomendados para la prueba por la escuela/persona responsable de su enseñanza.

JAR-FCL 1.035 Aptitud física

(a) *Estado físico.* El titular de un certificado médico debe estar mental y físicamente sano para el ejercicio seguro de las atribuciones de la licencia de que se trate.

(b) *Exigencia de un certificado médico.* Para poder solicitar o ejercer las atribuciones de una licencia, el aspirante o titular de la misma, estará en posesión de un certificado médico emitido de acuerdo con las previsiones del JAR-FCL Parte 3 (requisitos médicos), adecuado a las atribuciones de la licencia.

(c) *Disposición aeromédica.* Después de realizado el examen médico, el solicitante será informado de si está apto o no apto o será remitido a la Autoridad. El médico examinador autorizado (AME) informará al solicitante de cualquier afección o condición (médica, operativa u otra) que pueda restringir la enseñanza en vuelo y/o las atribuciones de la licencia emitida.

(d) *Limitación operacional para tripulación múltiple (QML - solo para clase 1)*

(1) La limitación "válido solo como o con piloto cualificado" se aplica cuando el titular de una CPL o ATPL no cumple totalmente los requisitos del certificado médico de clase 1 pero se considera que su riesgo de incapacitación es aceptable (ver JAR-FCL 3 (requisitos médicos)). Esta limitación es aplicada por la Autoridad en el contexto de un ambiente multipiloto. Esta limitación solo puede ser emitida o removida por la Autoridad.

(2) El otro piloto estará calificado en el tipo, no tendrá más de 60 años y no estará sujeto a una OML.

(e) *Limitación 'con piloto de seguridad (OSL - solo para clase 2).* Un piloto de seguridad es un piloto calificado para actuar como PIC en un avión de la clase/tipo de que se trate y que es llevado a bordo del avión. Éste estará dotado de mandos duplicados, con el propósito de que el piloto de seguridad asuma el control cuando el PIC, titular de esta restricción en el certificado médico, resulte incapacitado. Una OSL solo puede ser emitida o removida por la Autoridad.

JAR-FCL 1.040 Disminución de la aptitud física

(a) Los titulares de certificados médicos nunca ejercerán las atribuciones de sus licencias, habilitaciones asociadas o autorizaciones cuando sean conscientes de cualquier disminución de su aptitud física, que pueda incapacitarlos para ejercer con seguridad sus atribuciones.

(b) Los titulares de un certificado médico no tomarán ninguna medicación prescrita o no o droga, o seguirán cualquier otro tratamiento, a no ser que estén totalmente seguros de que tal medicación, droga o tratamiento no tendrá ningún efecto adverso en su habilidad para

realizar sus tareas. Si tuviese cualquier duda, establecerá una consulta a la AMS o al AMC o AME. Mas información en JAR-FCL 3.

(c) El titular de un certificado médico informará sin dilación a la AMS, AMC o AME cuando sea consciente de que se ha producido:

- (1) una admisión en hospital o clínica por más de 12 horas;
- (2) una operación quirúrgica o un procedimiento interno;
- (3) uso regular de medicación; o
- (4) necesidad de uso regular de lentes correctoras.

(d) El titular de un certificado médico que sea consciente de:

(1) cualquier lesión personal significativa, que conlleve incapacidad para actuar como miembro de la tripulación de vuelo; o

(2) cualquier enfermedad que conlleve incapacidad para actuar como miembro de la tripulación de vuelo durante un período de 21 días o más; o

(3) estar embarazada,

informará por escrito a la Autoridad de tal lesión o embarazo, y en caso de enfermedad, cuanto antes después de un período de 21 días. Se estudiará la suspensión del certificado médico cuando ocurra tal lesión, haya transcurrido ese período de enfermedad o se confirme el embarazo, y:

(4) en el caso de lesión o enfermedad la suspensión será levantada después de que el titular sea examinado médicamente según las normas establecidas por la Autoridad y sea declarado apto para la función, como miembro de la tripulación de vuelo, o después de que la Autoridad exima al titular del requisito de examen médico, sujeto a que las condiciones hagan pensar que está apto; y

(5) en el caso de embarazo, la suspensión podrá ser levantada por la Autoridad por un período determinado y sujeto a unas condiciones que hagan pensar que es apta, y deberá cesar después de que la titular sea médicamente examinada según las normas establecidas por la Autoridad, una vez que terminó el embarazo y sea declarada apta para volver a asumir sus funciones como miembro de una tripulación de vuelo.

JAR-FCL 1.045 Circunstancias especiales

(a) Se reconoce que las previsiones del JAR-FCL no cubrirán todas las situaciones posibles. Cuando la aplicación del JAR-FCL pueda tener consecuencias anómalas, o cuando el desarrollo de los nuevos conceptos de instrucción y pruebas puedan no cumplir los requisitos, cualquier aspirante puede dirigirse a la Autoridad afectada para pedir una excepción que puede ser concedida, únicamente, si se demuestra que la misma garantizará o conducirá a un nivel, al menos equivalente, de seguridad.

(b) Las excepciones se dividen en excepciones de corto plazo y de largo plazo (más de 6 meses). La concesión de una excepción de largo plazo solamente podrá producirse mediante acuerdo con el Comité FCL de las JAA.

JAR-FCL 1.050 Acreditación del tiempo de vuelo y conocimientos teóricos (Véase apéndice 1 al JAR-FCL 1.050)

(a) Acreditación del tiempo de vuelo

(1) Salvo que se indique otra cosa en el JAR-FCL, el tiempo de vuelo que se ha de acreditar para una licencia o habilitación se volará en la misma categoría de aeronave para la que se solicita la licencia o habilitación.

(2) Piloto al mando o en instrucción (PICUS)

(i) Al aspirante a una licencia o una habilitación se le acreditará totalmente todo el tiempo de vuelo que haya realizado solo, en doble mando o como piloto al mando, para el total de tiempo de vuelo requerido para la licencia o habilitación.

(ii) Un alumno que ha concluido el curso integrado de piloto de línea aérea tiene derecho a que se le acrediten 50 horas de alumno piloto al mando en vuelo de instrumentos para el tiempo de piloto al mando requerido para la emisión de la licencia de piloto de transporte de línea aérea, de piloto comercial y la habilitación de tipo o clase multimotor.

(iii) Un alumno que ha concluido el curso integrado para CPL/IR tiene derecho a que se le acrediten 50 horas de alumno piloto al mando en vuelo de instrumentos para el tiempo de piloto al mando requerido para la emisión de la licencia de piloto comercial o la habilitación de tipo o clase multimotor.

(3) Copiloto

(i) El titular de una licencia de piloto, actuando como copiloto, tiene derecho a que se le acredite todo el tiempo de vuelo como copiloto para el total de tiempo de vuelo requerido para una licencia de piloto de grado superior.

(ii) El titular de una licencia de piloto, que actúa como copiloto realizando las funciones y tareas del piloto al mando bajo la supervisión del mismo tendrá derecho a que se le acredite todo este tiempo de vuelo para el total de tiempo de vuelo requerido para una licencia de grado superior, siempre y cuando el método de supervisión sea aceptado por la Autoridad.

(b) Acreditación de conocimientos teóricos.

(1) El titular de una IR(H) estará eximido del requisito de instrucción y examen de conocimientos teóricos para una IR(A).

(2) El titular de las siguientes licencias estará eximido del requisito de instrucción y examen de conocimientos teóricos siempre y cuando reciba la instrucción puente correspondiente y supere el examen:

(i) el titular de una licencia de helicóptero para la emisión de una PPL(A); o

(ii) el titular de una ATPL(H) no restringida a vuelos VFR para la emisión de una CPL(A) o una ATPL(I); o

(iii) el titular de una ATPL(H) restringida a vuelos VFR o una CPL(H) para la emisión de una CPL(A).

(3) El aspirante que haya superado el examen de conocimientos teóricos para una ATPL(A) cumple los requisitos de conocimientos teóricos para una PPL(A), CPL(A) e IR(A).

(4) El aspirante que haya superado el examen de conocimientos teóricos para una CPL(A) cumple los requisitos de conocimientos teóricos para una PPL(A).

JAR-FCL 1.055 Escuelas de vuelo y Centros de formación registrados (Ver apéndices 1a y 1b y apéndice 2 del JAR-FCL 1.055) (Ver Apéndice 2 del JAR-FCL 1.125)

(a) (1) Las escuelas de vuelo (FTO) que

quieran ofrecer enseñanza para licencias y habilitaciones asociadas cuya oficina principal y registrada esté situada en un Estado miembro de las JAA serán aprobadas por la Autoridad de tal Estado cuando cumplan los requisitos del JAR-FCL. Los requisitos para la aprobación de una FTO se establecen respectivamente en el apéndice 1a del JAR-FCL 1.055. Una parte de la formación puede realizarse fuera de los estados miembros de las JAA (ver también apéndice 1b al JAR-FCL 1.055).

(b) (1) Los centros situados en un Estado miembro de las JAA, que quieran impartir instrucción para la obtención de una habilitación de tipo (TRTO) serán aprobadas por la Autoridad de tal Estado cuando cumplan los requisitos del JAR-FCL. Los requisitos para la aprobación de una TRTO se establecen en el apéndice 2 al JAR-FCL 1.055.

(2) La aprobación para las TRTO situadas fuera de un Estado miembro de las JAA será otorgada cuando cumplan los requisitos del JAR-FCL por el Estado que reciba la solicitud. Los requisitos para la aprobación de una TRTO se establecen en el apéndice 2 al JAR-FCL 1.055.

(c) Los centros que quieran impartir enseñanza únicamente para PPL situados en un Estado miembro de las JAA se registrarán para este fin ante la Autoridad (ver JAR-FCL 1.125).

(d) Las escuelas especializadas en enseñanza teórica exclusivamente, deberán ser aprobadas por la autoridad, respecto a aquellos elementos del apéndice 1 al JAR-FCL 1.055 necesarios para la enseñanza de los conocimientos específicos que vayan a impartir.

JAR-FCL 1.060 Restricción de las atribuciones de la licencia a titulares de 60 años o más

(a) *60-64 años.* El titular de una licencia de piloto que haya alcanzado la edad de 60 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial excepto:

(1) como miembro de una tripulación de más de un piloto, siempre y cuando,

(2) dicho titular sea el único piloto de la tripulación de vuelo que ha alcanzado los 60 años.

(b) *65 años.* Cuando el titular de una licencia de piloto alcance la edad de 65 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial.

JAR-FCL 1.065 Estado emisor de la licencia (Ver JAR-FCL 1.010(c))

(a) El aspirante demostrará que cumple satisfactoriamente todos los requisitos para la emisión de una licencia a la Autoridad del Estado bajo cuya tutela fueron realizadas la enseñanza y las pruebas para la licencia. A partir de la emisión de la licencia, tal Estado será considerado "Estado emisor de la licencia" (ver JAR-FCL 1.010(c)).

(b) Las habilitaciones sucesivas pueden ser obtenidas de acuerdo con los requisitos del JAR-FCL en cualquier estado miembro de las JAA y serán anotadas en la licencia por el Estado emisor de la licencia.

(c) Por razones administrativas, (e.g. revalidación) el titular de la licencia puede transferir una licencia emitida por un Estado emisor a otro Estado miembro de las JAA, siempre y cuando su empleo o residencia normal esté establecida en tal Estado (ver JAR-FCL 1.070). Tal Estado sería, desde ese momento, Estado emisor de la licencia y asumiría la responsabilidad a que se refiere el párrafo (a) anterior. Solamente se podrá ser titular de una licencia JAR-FCL (avión) al mismo tiempo.

(d) Cada aspirante será titular de una sola licencia JAR-FCL (avión) en cualquier caso.

JAR-FCL 1.070 Residencia normal

Residencia normal significa el lugar donde una persona vive habitualmente, como mínimo, 185 días cada año por razones personales y ocupacionales o, en el caso de una persona sin razones ocupacionales, a causa de una razón personal demostrada a través de conexiones fuertes entre tal persona y el lugar donde ella o él viven.

JAR-FCL 1.075 Formato y especificaciones de las licencias de la tripulación de vuelo (Ver apéndice 1 al JAR-FCL 1.075)

La licencia de tripulante de vuelo emitida por un Estado miembro de las JAA de acuerdo con el JAR-FCL se adecuará a las siguientes especificaciones.

(a) *Contenido:* El número del ítem siempre será impreso junto con el título del mismo. El formato estándar de las licencias JAA se muestra en el apéndice 1 del JAR-FCL 1.075. Los ítems I al XI son 'permanentes'; los ítems XII al XIV

son 'variables' y pueden presentarse en una separata o parte separable del impreso principal. Cualquier separata o parte separable de la licencia principal debe ser claramente identificable como parte de esa licencia.

(1) *Items permanentes*

- (i) Estado emisor de la licencia.
- (ii) Título de la licencia
- (iii) Número de serie comenzando con el código postal del Estado emisor, seguido de un código de números y/o letras en números arábigos y escritura romana.
- (iv) Nombre del titular (en alfabeto romano, si la escritura del idioma nacional es distinta).
- (v) Dirección del titular.
- (vi) Nacionalidad del titular.
- (vii) Firma del titular.
- (viii) Autoridad y, cuando sea necesario, condiciones bajo las cuales se emite la licencia.
- (ix) Certificación de validez y autorización para el ejercicio de las atribuciones.
- (x) Firma del funcionario emisor de la licencia y fecha de emisión.
- (xi) Sello de la Autoridad.

(2) *Items variables*

- (xii) Habilitaciones - de clase, tipo, instructor, etc., con las fechas de expiración. Las atribuciones de radiotelefonía (R/T) pueden aparecer en el formulario de licencia o en un certificado separado.
- (xiii) Observaciones, i.e. anotaciones especiales relativas a limitaciones o anotaciones de atribuciones.
- (xiv) Cualquier otro detalle requerido por la Autoridad.

(b) *Material.* El papel u otro material usado para la licencia servirá para prevenir o mostrar claramente cualquier alteración o borradura. Cualquier anotación o anulación en la licencia será claramente autorizada por la Autoridad.

(c) *Color.* Para las licencias de piloto emitidas de acuerdo con JAR-FCL se usarán materiales de color blanco.

(d) *Idioma.* Las licencias se escribirán en el idioma nacional, en inglés y en cualquier otro idioma que la Autoridad considere apropiado.

(a) Los detalles de los vuelos realizados como piloto se anotarán en un registro fehaciente en forma de 'Cuaderno de vuelo' aceptable para la Autoridad. Los detalles de los vuelos realizados de acuerdo con JAR-OPS 1 pueden ser notados en un formulario informatizado aceptable, mantenido por el operador. En este caso, el operador registrará todos los vuelos operados por el piloto, incluyendo el entrenamiento de diferencias y familiarización, que estará disponible a petición del miembro de la tripulación concernido.

(b) El registro contendrá la siguiente información:

- (1) Detalles personales:
Nombre y dirección del titular
- (2) De cada vuelo:
 - (i) Nombre del piloto al mando
 - (ii) Fecha (día/mes/año) del vuelo
 - (iii) Lugar y hora de salida y llegada (las horas (UTC) de calzo a calzo)
 - (iv) Tipo (marca, modelo y variante) y registro del avión
 - (v) SE, ME
 - (vi) Tiempo total de vuelo
 - (vii) Tiempo tota de vuelo acumulado.
- (3) De cada sesión de vuelo en simulador o FNPT:
 - (i) Tipo y número de calificación del dispositivo de entrenamiento
 - (ii) Instrucción en dispositivos sintéticos de entrenamiento
 - (iii) Fecha (d/m/a)
 - (iv) Tiempo total de la sesión
 - (V) Tiempo total acumulado
- (4) Función del piloto
 - (i) Piloto al mando (incluyendo el tiempo de vuelo solo, SPIC, PICUS)
 - (ii) Copiloto
 - (iii) Doble mando
 - (iv) Instructor/examinador de vuelo
 - (v) Existirá una columna de observaciones para anotar detalles de funciones específicas, e.g. SPIC, PICU S, tie m p o d e vuelo instr u m e ntal*

, etc.

* El piloto podrá anotar como tiempo de vuelo instrumental solamente aquel tiempo durante el cual opera la aeronave solamente por referencia a los instrumentos, en condiciones de vuelo instrumental reales o simuladas)

JAR-FCL 1.080 Registro del tiempo de vuelo

(5) Condiciones operacionales:

- (i) Noche
- (ii) IFR

(c) Registro del tiempo

(1) Tiempo de vuelo de piloto al mando

(i) El titular de una licencia puede anotar como tiempo de piloto al mando todo el tiempo de vuelo durante el cual actúa como tal.

(ii) El solicitante o titular de una licencia de piloto puede registrara como tiempo de piloto al mando todo el tiempo de vuelo solo y el tiempo de vuelo como alumno piloto al mando siempre y cuando este tiempo de SPIC sea conformado por el instructor.

(iii) El titular de una habilitación de instructor puede registrar como piloto al mando todo el tiempo de vuelo durante el cual actúa como instructor en un avión.

(iv) El titular de una autorización de Examinador puede registrar como piloto al mando todo el tiempo de vuelo durante el cual ocupa un asiento de piloto y actúa como examinador en un avión.

(v) Un copiloto que actúa como piloto al mando bajo la supervisión del piloto al mando en un avión en el cual se requiere más de un piloto de acuerdo con la certificación de tipo del avión o requerido por JAR-OPS siempre y cuando este tiempo de piloto al mando bajo supervisión sea conformado por el piloto al mando (ver (c)(5)).

(vi) Si el titular de la licencia realiza varios vuelos el mismo día volviendo en cada ocasión al mismo lugar de salida y el intervalo entre los vuelos sucesivos no excede de 30 minutos, puede anotar con una sola anotación la serie de vuelos.

(2) Tiempo de vuelo como copiloto

El titular de una licencia de piloto que ocupa un asiento de piloto como copiloto puede anotar todo el tiempo de vuelo como tiempo de vuelo de copiloto en un avión que requiera más de un piloto de acuerdo con su certificado de tipo o con las reglas bajo las cuales se realiza el vuelo.

(3) Tiempo de vuelo como copiloto de relevo en crucero

El copiloto de relevo en crucero puede registrar todo el tiempo de vuelo como copiloto mientras ocupe un asiento de piloto.

(4) Tiempo de instrucción

El resumen de todo el tiempo de vuelo registrado por el solicitante de una licencia o habilitación como vuelo de instrucción, instrucción en vuelo instrumental, tiempo de instrumentos en tierra, etc. será certificado por el instructor adecuadamente habilitado y/o autorizado del que lo ha recibido.

(5) PICUS (Piloto al mando bajo supervisión)

Siempre y cuando el método de supervisión sea aceptable para la Autoridad, un copiloto puede registrara como PIC todo el tiempo volado como PICUS cuando realice todas las tareas y funciones del PIC en el vuelo que realiza y no sea requerida la intervención del PIC por razones de seguridad.

(d) Presentación del registro de tiempo de vuelo

(1) El titular de una licencia o un alumno piloto presentará, sin retraso alguno, su registro de tiempo de vuelo para inspección cuando se solicite por un representante autorizado de la Autoridad.

(2) El alumno piloto portará consigo su cuaderno de vuelo en todos los vuelos de travesía solo como prueba de la autorización requerida del instructor.

Apéndice 1 al JAR-FCL 1.005

Requisitos mínimos para la emisión de una licencia/autorización JAR-FCL basada en una licencia/autorización nacional emitida en un Estado miembro de las JAA

(Ver JAR-FCL 1.005(b)(3))

1. Licencias de pilotos

Una licencia de piloto emitida por un Estado miembro de las JAA de acuerdo con las reglamentaciones nacionales de tal Estado, puede ser sustituida por una licencia JAR-FCL sujeta a condiciones, cuando sea aplicable. Para sustituir tales licencias el titular:

(a) para una ATPL(A) o CPL(A), como verificación de competencia, cumplirá los requisitos de revalidación de la habilitación de tipo/clase o vuelo instrumental (IR cuando sea aplicable) establecidos en el JAR-FCL 1.245(b)(1), 1.245(c)(1)(i) o 1.245(c)(2) relativos a las atribuciones de la licencia de que es titular;

(b) (i) para ATPL y CPL demostrará a satisfacción de la Autoridad que ha adquirido conocimientos de las partes correspondientes del JAR/OPS y JAR-FCL.

(ii) Solo para PPL demostrará a satisfacción de la Autoridad que ha adquirido los conocimientos de las partes adecuadas de los requisitos de las JAA.

(c) demostrará conocimiento del inglés de acuerdo con el JAR-FCL 1.200, si es titular de atribuciones IR.

(d) cumplirá los requisitos de experiencia y cualquier otro de los establecidos en las tablas siguientes:

Licencia nacional	Experiencia total de vuelo	Otros requisitos de las JAA	Licencia JAR-FCL que sustituye y condiciones <i>(si es aplicable)</i>	Remoción de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
ATPL(A)	> 1500 como PIC en aviones multipiloto	ninguna	ATPL(A)	No aplicable	(a)
ATPL(A)	> 1500 en aviones multipiloto	ninguna	como en (c)(4)	como en (c)(5)	(b)
ATPL(A)	> 500 en aviones multipiloto	demostrará a la Autoridad conocimiento de performance y planificación de vuelo de acuerdo con los criterios que se establezcan	ATPL(A) con habilitación de tipo restringida a copiloto	demostrar habilidad para actuar como PIC de acuerdo con apéndice 2 del JAR-FCL 1.240	(c)
CPL/IR y teoría ATPL OACI demostrada en el Estado JAA emisor de la licencia	> 500 en aviones multipiloto	(i) demostrar a la Autoridad conocimiento de performance y planificación de vuelo de acuerdo con los criterios que se establezcan. (ii) cumplir los demás requisitos de JAR-FCL 1.250(a)(1) y (2)	CPL/IR con acreditación de la teoría ATPL del JAR-FCL	No aplicable	(d)
CPL/IR(A)	> 500 en aviones multipiloto	(i) superar un examen de conocimientos teóricos de ATPL(A) JAR-FCL en el Estado miembro de las JAA emisor de la licencia(*) (ii) cumplir los demás requisitos del JAR-FCL 1.250(a)(1) y (2)	CPL/IR con acreditación de la teoría de ATPL JAR-FCL	No aplicable	(e)

Licencia nacional	Experiencia total de vuelo	Otros requisitos de las JAA	Licencia JAR-FCL que sustituye y condiciones <i>(si es aplicable)</i>	Remoción de condiciones	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
CPL/IR(A)	> 500 como PIC en aviones de un solo piloto	ninguna	CPL/IR con habilitaciones de tipo/clase restringidas a aviones de un solo piloto	Obteniendo habilitación de tipo para aviones multipiloto de acuerdo con JAR-FCL 1.240	(f)
CPL/IR(A)	< 500 como PIC en aviones de un solo piloto	demostrar a la Autoridad conocimientos de performance y planificación de vuelo de acuerdo con los criterios que se establezcan	como en (4)(f)		(g)
CPL(A)	> 500 como PIC en aviones para un solo piloto	ninguna	CPL, con habilitaciones de tipo/clase restringidas a aviones de un solo piloto		(h)
CPL(A)	< 500 como PIC en aviones para un solo piloto	como en (3)(g)	como en (4)(h)		(i)
PPL/IR(A)	75 horas en IFR	calificación para vuelo nocturno si las atribuciones para este vuelo no se incluyen en la habilitación para vuelo instrumental	PPL/IR(A) (la IR restringida a PPL)	Demostrará a la Autoridad conocimientos de performance y planificación de vuelo de acuerdo con los criterios que se establezcan	(j)
PPL(A)	75 horas en aviones	demostrará saber usar las ayudas para la navegación	PPL(A)		(k)

(*) A los titulares de una CPL que ya disponen de habilitación de tipo para aviones multipiloto no se les requiere haber pasado un examen de conocimientos teóricos para ATPL mientras continúe operando el mismo tipo de avión, pero no tendrá acreditados los conocimientos ATPL para la licencia JAR-FCL. Si necesitase otra habilitación de tipo para un avión multipiloto diferente, deberá cumplir lo previsto en la columna (3) filas (e) (i) de la tabla anterior.

2. Conversión de la habilitación de instructor

Habilitación, autorización o atribuciones nacionales	Experiencia	Otros requisitos JAA	Substitución por habilitación JAA
(1)	(2)	(3)	(4)
FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)	de acuerdo con JAR-FCL para la habilitación de que se trate	demostrar conocimiento de las partes relativas del JAR-FCL y JAR/OPS de acuerdo con los criterios que se establezcan	FI(A)/IRI(A)/TRI(A)/CRI(A)

3. Autorización de SFI

Una autorización de SFI emitida por un Estado de acuerdo con la reglamentación nacional de tal Estado puede ser substituida por una autorización JAR-FCL siempre y cuando el titular cumpla los requisitos de experiencia y cualquier otro que se establece en la tabla siguiente:

Autorización nacional	Experiencia	Otros requisitos JAA	Transformación en la autorización JAA
(1)	(2)	(3)	(4)
SFI	> 1500 hrs como piloto MPA	(i) Ser o haber sido titular de una licencia de piloto profesional emitida por un Estado miembro de las JAA o una licencia profesional no JAR-FCL aceptable por la Autoridad. (ii) haber completado un curso de simulador de vuelo den una habilitación de tipo, incluido el MCC.	(SFI)
SFI	3 años de experiencia reciente como SFI aceptable a la Autoridad	haber completado un curso de simulador de vuelo den una habilitación de tipo, incluido el MCC.	SFI

Esta autorización tendrá una duración máxima de 3 años.

Las nuevas autorizaciones estarán sujetas al cumplimiento de los requisitos del JAR-FCL 1.415.

4. Instructores en FTD y FNPT I

Autorización nacional	Experiencia	Substitución autorización JAR-FCL
(1)	(2)	(3)
Instructores en FTD y/o FNPT I	3 años de experiencia reciente como instructor en FTD y/o FNPT I aceptable a la Autoridad	Instrucción en FTD y/o FNPT I

Apéndice 1 al JAR-FCL 1.015

Requisitos mínimos para la validación de licencias de piloto de Estados no JAA

(Ver JAR-FCL 1.015(b)(1))

1. Se establecen a continuación Los requisitos mínimos para la validación de una licencia de piloto de un Estado no JAA por un Estado miembro de las JAA,.

Licencias de piloto para transporte aéreo comercial y otras actividades profesionales

2. Una licencia de piloto emitida de acuerdo con el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un Estado que no sea miembro de las JAA puede ser validada sujeta a condiciones, por un Estado miembro de las JAA en orden a permitir vuelos (que no sean de instrucción en vuelo) en aviones registrados en tal Estado miembro de las JAA. Para validar estas licencias el titular:
 - (a) cumplirá, como prueba de pericia, los requisitos del JAR-FCL 1.245 para la revalidación de la habilitación de tipo o clase, relativos a las atribuciones de la licencia de que es titular;
 - (b) demostrará a satisfacción de la Autoridad que ha adquirido los conocimientos necesarios de las partes correspondientes del JAR-OPS y JAR-FCL.
 - (c) demostrará conocimiento del inglés de acuerdo con el JAR-FCL 1.200;
 - (d) poseerá un certificado médico de clase 1 válido;
 - (e) reunirá cualquier requisito adicional publicado, que el Estado miembro de las JAA considere necesario; y
 - (f) cumplirá los requisitos de experiencia indicados en la columna (2) de la tabla siguiente en relación con las condiciones de validación especificadas en la columna (3):

Licencia poseída	Experiencia total de vuelo	Condición de validación	
(1)	(2)	(3)	
ATPL(A)	> 1500 horas como PIC en aviones multipiloto	Transporte aéreo comercial en aviones multipiloto como PIC	(a)
ATPL(A) o CPL(A)/IR (*)	> 1500 horas como PIC o copiloto en aviones multipiloto de acuerdo con los requisitos operacionales	Transporte aéreo comercial en aviones multipiloto como copiloto de acuerdo con el JAR-OPS	(b)
CPL(A)/IR	> 1000 horas como PIC en transporte aéreo comercial desde la obtención de la I/R	Transporte aéreo comercial como PIC en aviones de un solo piloto	(c)
CPL(A)/IR	> 1000 horas como PIC o copiloto en aviones de un solo piloto de acuerdo con los requisitos operacionales.	Transporte aéreo comercial como PIC en aviones de un solo piloto	(d)
CPL(A)	> 700 horas en aviones que no sean TMG, incluyendo 200 horas en la actividad para la cual se emite la validación de las cuales 50 horas en los últimos 12 meses	Actividades en aviones que no sean usados en transporte aéreo comercial	(e)

(*) Los titulares de CPL/IR para aviones demostrarán conocimientos a nivel de ATPL OACI antes de la validación.

Apéndice 1 al JAR-FCL 1.050**Acreditación de conocimientos teóricos - Programa para la instrucción y examen puente**

Ver JAR-FCL 1.050

Materia 010: LEGISLACIÓN AÉREA Y PROCEDIMIENTOS ATC	
REFERENCIA	CONTENIDO
010 01 01 01	Vuelo sobre el territorio de los estados contratantes
010 02 00 00	Anexo 8: Aeronavegabilidad de la aeronave
010 04 00 00	Anexo 1: Licencias al personal
010 05 01 00	Anexo 2 - Definiciones esenciales, aplicación de las reglas del aire, reglas generales
010 09 01 01	Datos de los aeródromos
010 09 01 05	Emergencia y otros servicios

Materia 021: CÉLULA Y SISTEMAS	
REFERENCIA	CONTENIDO
021 01 00 00	Célula y sistemas - Avión
021 03 01 10	Hélices
021 03 02 02	Tipos y construcción
021 03 03 06	Toberas
021 03 03 08	Reversa
021 03 03 09	Performance y aumento de la potencia
021 03 03 10	Sangrado de aire
021 03 04 07	Potencia
021 03 04 08	Operación y control de la planta de potencia
021 03 05 02	Turbina dinámica de aire
021 04 01 00	Puertas y salidas de emergencia
021 04 05 00	Equipo de oxígeno de la aeronave

Materia 022: INSTRUMENTOS - AVIÓN	
REFERENCIA	CONTENIDO
022 01 01 03	Indicador de velocidad: indicador de velocidad máxima, indicador V_{mo}/M_{mo}
022 01 01 04	Medidor de mach
022 02 01 00	Director de vuelo
022 02 02 00	Piloto automático
022 02 03 00	Protección de los límites de vuelo
022 02 04 00	Sistema de aumento de estabilidad
Materia 022: INSTRUMENTOS - AVIÓN (continuación)	

REFERENCIA	CONTENIDO
022 02 05 00	Compensador de profundidad automático
022 02 06 00	Cálculos de potencia
022 02 07 00	Potencia automática
022 03 05 00	Avisador de sobrevelocidad
022 03 06 00	Avisador de pérdida
022 04 02 00	Elevador dinámico, factor de recogida
022 04 03 00	Indicador de RPM
022 04 04 00	Medidor de flujo de combustible de alta presión
022 04 06 00	Significado de los sectores coloreados
022 04 08 00	Comprobación de vibraciones
022 04 10 00	Pantallas electrónicas

Materia 031: MASA Y CENTRADO - AVIONES	
REFERENCIA	CONTENIDO
031 01 01 02	Importancia en relación con la estabilidad de la aeronave
031 01 02 00	Límites de masa y centrado
031 02 01 03	Masa con cero combustible
031 02 04 00	Efectos de la sobrecarga
031 03 01 04	Expresión en porcentaje del significado de cuerda aerodinámica
031 03 04 00	Área de carga, administración de la carga, apoyo

Materia 032: PERFORMANCE - AVIONES	
REFERENCIA	CONTENIDO
032 00 00 00	Performance - aviones

Materia 033: PLANIFICACIÓN DE VUELO Y SEGUIMIENTO DEL VUELO	
REFERENCIA	CONTENIDO
033 01 01 01	Selección de rutas, velocidades, alturas (altitudes) y alternativos
033 01 02 01	Cálculo de uso de combustible para cada tramo y uso total de combustible para el vuelo
033 01 02 02	Combustible para espera y diversión a alternativos
033 01 02 03	Reservas de combustible
033 01 02 04	Requisitos de combustible total para el vuelo
033 02 03 05	Cierre de la parte prevuelo del registro de combustible
Materia 033: PLANIFICACIÓN DEL VUELO Y SEGUIMIENTO DEL VUELO - AVIONES (continuación)	
REFERENCIA	CONTENIDO

033 01 03 03	Revisión de la estimación de reserva de combustible
033 01 03 04	Selección de la altitud de crucero y cálculo de potencias para el nuevo destino Estado de combustible, requisitos de combustible, reservas de combustible
033 03 03 00	Registros simples de combustible
033 05 00 00	Planificación de vuelo de aviones jet (consideraciones adicionales)
033 06 00 00	Realización práctica del plan de vuelo

Materia 040: FACTORES HUMANOS	
REFERENCIA	CONTENIDO
040 02 01 02	Sistema respiratorio y circulatorio
040 02 01 03	Ambiente de gran altitud

Materia 050: METEOROLOGÍA	
REFERENCIA	CONTENIDO
050 02 07 00	Corriente de chorro
050 09 07 00	Condiciones estratosféricas
050 10 01 05	Observaciones e informes desde la aeronave, sistema de red de datos, ASDAR, PIREPS

Materia 061: NAVEGACIÓN GENERAL	
REFERENCIA	CONTENIDO
061 04 01 00	Conceptos básicos de navegación a estima
061 04 05 00	Medida de los elementos de DR

Materia PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS - AVIONES	
REFERENCIA	CONTENIDO
071 00 00 00	Procedimientos operativos - aviones

Materia 081: PRINCIPIOS DE VUELO - AVIONES	
REFERENCIA	CONTENIDO
081 00 00 00	Principios de vuelo - aviones

Apéndice 1a al JAR-FCL 1.055

Escuelas de vuelo para la obtención de licencias y habilitaciones de piloto

(Ver JAR-FCL 1.055)

INTRODUCCIÓN

1. Una Escuela de vuelo (FTO) es una organización dirigida, equipada y que opera en un lugar adecuado, y para ofrecer instrucción en vuelo y/o en entrenador sintético y, si es aplicable, enseñanza teórica, de acuerdo con programas de formación específicos.

2. Una FTO que desee ofrecer enseñanza aprobada para cumplir los requisitos del JAR-FCL, obtendrá la aprobación de la Autoridad de un Estado miembro de las JAA. La aprobación no será otorgada por la Autoridad del Estado miembro a no ser que:

- (a) La Autoridad pueda hacer cumplir los requisitos del JAR-FCL; y
- (b) LA FTO cumpla todos los requisitos del JAR-FCL.

Este apéndice establece los requisitos para la emisión, revalidación y modificación de la aprobación de una FTO.

OBTENCIÓN DE LA APROBACIÓN

3. Una FTO que pretenda la aprobación, presentará a la Autoridad los manuales de operaciones y enseñanza, tal como se requieren en el párrafo 31 y establecerá procedimientos aceptables a la Autoridad para garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos en JAR-FCL que incluirán un sistema de control de calidad dentro de la FTO que detecte inmediatamente cualquier deficiencia para su resolución inmediata. Después de estudiar la solicitud de la FTO, será inspeccionada para asegurarse de que la misma cumple los requisitos exigidos en este apéndice. Si el resultado de la inspección es satisfactorio, se otorgará a la FTO una aprobación inicial por un período de un año. La revalidación de la aprobación se otorgará por nuevos períodos de hasta tres años. La Autoridad no está obligada a otorgar una aprobación a una FTO fuera del territorio de un Estado miembro de las JAA si no dispone de recursos de personal o el costo de gestionar la solicitud de aprobación e inspecciones resulten una carga indudable para la Autoridad.

4. Todos los cursos de enseñanza deberán ser aprobados.

5. La Autoridad comprobará el nivel de los cursos y hará un muestreo de los vuelos de enseñanza con los alumnos. Durante estas visitas se permitirá, por la FTO, el acceso a los informes de enseñanza, autorizaciones, registros técnicos, manuales de enseñanza, notas de estudio, aleccionamientos y cualquier otro material relevante. La Autoridad pondrá a disposición de la FTO una copia del informe de la visita.

6. La aprobación será modificada, suspendida o revocada por la Autoridad si deja de cumplirse cualquiera de los requisitos o estándares de la aprobación al nivel mínimo aprobado.

7. Si una FTO desea realizar cambios en un curso aprobado o en sus manuales de operaciones o enseñanza, obtendrá una nueva aprobación de la Autoridad, antes de poner en práctica los cambios. No es necesario que informe a la Autoridad de los cambios menores producidos en el día a día de las operaciones. Cuando exista cualquier duda sobre si un cambio pretendido es menor, se consultará a la Autoridad.

8. Una FTO puede establecer acuerdos de enseñanza con otra o hacer uso de aeródromos base alternativos como parte del conjunto de la misma FTO, sujeto a aprobación de la Autoridad.

RECURSOS FINANCIEROS

9(a). Una FTO demostrará a la Autoridad que dispone de los suficientes recursos para llevar a cabo la instrucción dentro de los niveles aprobados.

(b) La FTO designará una persona aceptable para la Autoridad, que demostrará a la Autoridad que dispone suficientes recursos para llevar a cabo la instrucción dentro de los niveles aprobados. Tal persona será conocida como el responsable económico.

DIRECCIÓN Y ORGANIZACIÓN

10. La estructura de dirección permitirá la supervisión de todos los grados de la organización por medio de personas con la experiencia y cualidades necesarias para garantizar el mantenimiento de un alto nivel. Los detalles de la estructura de dirección, indicando las responsabilidades individuales, serán incluidos en el Manual de Operaciones de la FTO.

11. La FTO garantizará a la Autoridad que tiene empleado un número adecuado de personas calificadas y competentes. Para los cursos integrados tendrá empleadas en exclusiva tres personas que ocuparán los siguientes puestos:

Jefe de enseñanza (HT)
Jefe de instrucción de vuelo (CFI)
Jefe de enseñanza teórica (CGI)

En el caso de cursos modulares estos puestos pueden ser combinados y ocupados por una o dos personas con dedicación exclusiva o parcial, dependiendo del tipo de enseñanza ofrecida. Por lo menos una persona de la estructura de la organización debe tener dedicación exclusiva.

12. El número de instructores a tiempo parcial deberá ser aceptado por la Autoridad, teniendo en cuenta la envergadura de los cursos que se ofrezcan.

13. La relación alumnos/instructores de vuelo, excluido el HT, normalmente no excederá de 6:1. El número de alumnos en las clases teóricas que requieran un alto grado de supervisión o trabajos prácticos, normalmente no será superior a 12.

JEFE DE ENSEÑANZA (HT)

14. El HT será el máximo responsable de garantizar la integración satisfactoria de la instrucción en vuelo, la instrucción en entrenador sintético y la enseñanza de conocimientos teóricos, y de supervisar el progreso individual de los alumnos. Acreditará una amplia experiencia en esta enseñanza como instructor de vuelo para licencias de piloto profesional y poseerá una perceptible capacidad de dirección. El HT será, o habrá sido, en los tres años anteriores a su primer contrato, titular de una licencia de piloto profesional y de las habilitaciones necesarias, relacionadas con los cursos de vuelo que se vayan a desarrollar, emitidas de acuerdo con el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

JEFE DE INSTRUCCIÓN EN VUELO (CFI)

15. El CFI será el responsable de la supervisión de los instructores de vuelo y de vuelo sintético y de la estandarización de la instrucción en vuelo y en entrenador sintético. El CFI:

- (a) será titular de una licencia de piloto profesional del grado más alto de los cursos que vayan a ser impartidos;
- (b) será titular de las habilitaciones relacionadas con los cursos que vayan a ser impartidos;
- (c) será titular de una habilitación de instructor para, al menos, uno de los tipos de aeroplanos usados en el curso; y
- (d) habrá completado 1000 horas de vuelo como piloto al mando, sumadas a un mínimo de 1000 horas de vuelo en tareas de enseñanza relacionadas con los cursos que vayan a ser impartidos, de las cuales 200 pueden ser de instrumentos en tierra.

INSTRUCTORES DE VUELO, QUE NO SEAN INSTRUCTORES DE VUELO SINTÉTICO

16. Los instructores serán titulares de:

- (a) una licencia de piloto profesional y las habilitaciones relacionadas con los cursos de instrucción en vuelo que vayan a impartir;
- (b) una habilitación de instructor relacionada con el curso o la parte del curso que vaya a impartir e.g. instructor para habilitación de instrumentos, instructor de vuelo, instructor de tipo/clase, según sea necesario; o
- (c) una autorización de la Autoridad para realizar una instrucción específica en una FTO (ver JAR-FCL 1.300).

17. El máximo de horas de vuelo, máximo de horas de actividad y el mínimo de tiempo de descanso entre tareas de enseñanza, será aceptado por la Autoridad.

INSTRUCTORES PARA INSTRUCCIÓN EN ENTRENADOR SINTÉTICO

18. Para las tareas de enseñanza de vuelo en un FTD y en un FNPT I, los instructores serán o habrán

sido en los 3 años anteriores a la primera solicitud, titulares de una licencia de piloto profesional y de las habilitaciones, excepto en el caso de los instructores que tengan una autorización de acuerdo con los párrafos 3 y/o 4 del Apéndice 2 al JAR-FCL 1.005, apropiadas para los cursos que vayan a impartir, y haber tenido experiencia de enseñanza. Para las tareas de instrucción de vuelo en un simulador de vuelo y/o un FNPT II, los instructores serán titulares de una habilitación FI(A), TRI(A), CRI(A) o una autorización SFI(A).

JEFE DE ENSEÑANZA TEÓRICA (CGI)

19. El CGI será responsable de la supervisión de todos los profesores y de la normalización de toda la enseñanza de conocimientos teóricos. El CGI deberá tener conocimiento práctico de la aviación y haber seguido un curso de formación en técnicas de enseñanza o tener una experiencia previa abundante en impartir enseñanza teórica.

PROFESORES DE CONOCIMIENTOS TEÓRICOS

20. Los profesores de las materias teóricas de examen para una licencia o habilitaciones tendrán una experiencia adecuada en temas de aviación y demostrarán antes de ser contratados su competencia mediante la explicación de un tema basado en materiales que haya desarrollado para las materias que va a enseñar.

REGISTROS

21. Usando el personal administrativo adecuado, una FTO mantendrá y conservará los siguientes registros por un período de, al menos, 5 años:

- (a) detalles de la enseñanza teórica, instrucción de vuelo y en simulador de cada uno de los alumnos;
- (b) informes detallados y regulares de los instructores referentes al progreso de los alumnos incluidas evaluaciones y pruebas regulares de progreso en vuelo y exámenes de teoría; y
- (c) información personal, e.g. caducidad de los certificados médicos, de las habilitaciones, etc.

22. El formato de los registros será especificado en el Manual de Instrucción.

23. Los registros de enseñanza e informes serán sometidos a la Autoridad cuando esta los requiera.

PROGRAMA DE ENSEÑANZA

24. Se desarrollará un programa de enseñanza para cada tipo de curso que se vaya a ofrecer. Este programa incluirá un cuadro en el que se muestre el desarrollo de la enseñanza teórica y la instrucción de vuelo semana a semana o por fases y una lista de los ejercicios normales así como un sumario del contenido de las lecciones. En particular, las enseñanzas teóricas y la enseñanza en simulador serán planteadas de tal manera que se garantice que los alumnos serán capaces de aplicar en los ejercicios en vuelo los conocimientos adquiridos en tierra. Se propondrán las fórmulas que permitan que los problemas planteados en la enseñanza puedan ser resueltos en la instrucción subsiguiente. El contenido y la secuencia del programa de enseñanza será aceptado por la Autoridad.

AVIONES PARA ENSEÑANZA

25. Dispondrá de una flota de aviones adecuada a los cursos que se vayan a realizar. Cada avión estará provisto de un sistema duplicado de controles primarios de vuelo para su uso por el instructor y el alumno; no serán aceptables los controles de vuelo 'swing over'. La flota incluirá, de acuerdo con los cursos a desarrollar, aviones adecuados para demostrar la pérdida y la evitación de la barrena y aviones equipados adecuadamente para simular condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos y el entrenamiento de vuelo instrumental requerido.

26. Solo serán utilizados aviones aprobados por la Autoridad para fines de enseñanza.

AERÓDROMOS

27. El aeródromo base, y cualquier aeródromo base alternativo, desde el cual se realicen los vuelos de instrucción, dispondrá, como mínimo, de los siguientes medios:

- (a) una pista o área de despegue desde la cual los aviones de instrucción puedan realizar un despegue y aterrizaje normal con masa máxima autorizada para despegue o aterrizaje:
 - (i) en condiciones de viento en calma (no más de cuatro nudos) y temperaturas iguales a la máxima del mes más cálido del año en el área de operación,
 - (ii) librando en el despegue todos los obstáculos en línea de vuelo por lo menos a 50 pies,
 - (iii) pudiendo operar la planta de potencia, el tren de aterrizaje y los flaps (cuando sea necesario) de acuerdo con las recomendaciones del fabricante, y

- (iv) con una transición suave desde el ascenso a la mejor razón de velocidad de ascenso sin excepcional pericia o técnicas de pilotaje;
- (b) un indicador de dirección del viento que sea visible a nivel del suelo desde cada una de las cabeceras de cada pista;
- (c) balizaje eléctrico de la pista adecuado, si es usada para instrucción nocturna; y
- (d) servicio de control de tránsito aéreo excepto cuando, con aprobación de la Autoridad, los requisitos de la instrucción en vuelo puedan ser satisfechos con seguridad por otro sistema de comunicaciones tierra/aire.

INSTALACIÓN DE LA OFICINA DE OPERACIONES DE VUELO

28. Normalmente dispondrá de las siguientes instalaciones:

- (a) Una oficina de operaciones con medios que permitan el control de las operaciones de vuelo.
- (b) Una oficina para los planes de vuelo, con los siguientes medios:
 - mapas y cartas actualizados adecuados
 - información AIS al día
 - información meteorológica al día
 - comunicaciones con ATC y oficina de operaciones
 - mapas que muestren las rutas estándar para vuelo de travesía
 - mapas que muestren las zonas prohibidas, peligrosas y restringidas actualizados
 - cualquier otro material relacionado con la seguridad en vuelo.
- (c) Cubículos adecuados en cuanto a tamaño y número para los aleccionamientos.
- (d) Acomodo adecuado para el personal de supervisión y oficina(s) que permita a los instructores de vuelo escribir los informes de los alumnos, rellenar los registros, etc.
- (e) Habitación(es) amueblada(s) como para tripulaciones, destinada(s) a los alumnos e instructores.

INSTALACIONES PARA LA ENSEÑANZA DE CONOCIMIENTOS TEÓRICOS

29. Se dispondrá de las siguientes instalaciones para la enseñanza de conocimientos teóricos:

- (a) Aulas adecuadas para el número de alumnos.
- (b) Equipos de demostración para ayuda de la enseñanza de conocimientos teóricos
- (c) Una instalación para enseñanza y pruebas de RT
- (d) Biblioteca de referencia que contenga las publicaciones necesarias para cubrir el programa.
- (e) Oficinas para el profesorado.

REQUISITOS PARA EL ACCESO A LA ENSEÑANZA

30. El alumno que sea aceptado en la escuela estará en posesión de un certificado médico para la licencia requerida y cumplirá los requisitos de acceso propuestos por la FTO, con la aprobación de la Autoridad.

MANUAL DE INSTRUCCIÓN Y MANUAL DE OPERACIONES

31. La FTO elaborará y mantendrá al día un Manual de Instrucción y un Manual de Operaciones que contenga la información y las instrucciones necesarias para que el personal realice sus tareas y sirva de guía a los alumnos para cumplir las exigencias del curso. La FTO pondrá a disposición de su personal y, cuando sea necesario, de los alumnos, la información contenida en el Manual de Instrucción, el Manual de Operaciones y la documentación de aprobación de los mismos. Se establecerá un procedimiento de enmienda que se controlará adecuadamente.

32. El Manual de Instrucción establecerá los niveles, objetivos y metas de la enseñanza que los alumnos deben alcanzar en cada fase de la misma e incluirá lo siguiente:

- Parte 1 - Plan de enseñanza
- Parte 2 - Aleccionamientos y ejercicios aéreos
- Parte 3 - Entrenamiento en entrenadores sintéticos
- Parte 4 - Enseñanza de conocimientos teóricos

33. El Manual de Operaciones contendrá la información necesaria para cada grupo concreto del personal- e.g. FI, instructores de entrenador sintético, profesores de teoría, personal de mantenimiento y operaciones, etc. e incluirá lo siguiente:

- (a) Generalidades
- (b) Parte técnica
- (c) Ruta
- (d) Formación de personal

Apéndice 1b al JAR-FCL 1.055

Entrenamiento parcial fuera de un Estado miembro de las JAA

(Ver JAR-FCL 1.055(a)(1))

Una FTO que enseñe parcialmente fuera del territorio de los Estados miembros de las JAA puede realizar el entrenamiento de acuerdo con lo siguiente:

(a) Siempre y cuando cumpla los requisitos de este apéndice se le puede dar la autorización. Siempre y cuando la Autoridad que aprueba considere que es posible la adecuada supervisión, la enseñanza se limitará a la totalidad o parte del curso integrado ATP (Ver apéndice 1 al JAR-FCL 1.300)

(b) Los test de progreso en navegación de la fase 3 del curso integrado ATP pueden ser realizados por un instructor de vuelo local no relacionado con la enseñanza del aspirante, siempre y cuando dicho instructor sea titular de una licencia JAR-FCL con atribuciones de FI(A) o CRI(A), según sea adecuado. Al terminar el entrenamiento requerido, la prueba de pericia en vuelo para CPL(A) en la fase 4 del curso ATP puede ser realizada por un examinador de vuelo (de avión) (FE(A)) local, siempre y cuando esté autorizado de acuerdo con el JAR-FCL, subparte I, y no tenga relación alguna con la FTO de que se trate, excepto que cuente con permiso por escrito de la Autoridad.

(c) La prueba de pericia en vuelo para la habilitación de vuelo instrumental será realizada en el Estado miembro de las JAA de la Autoridad que aprueba el entrenamiento. LA FTO que imparta enseñanza aprobada para una habilitación de vuelo instrumental fuera de un Estado miembro de las JAA contará con los medios necesarios para que el curso incluya vuelo de acomodación en el Estado miembro de las JAA de la Autoridad que aprueba, antes de que cualquier alumno tenga que realizar la prueba de pericia para la habilitación de vuelo instrumental.

(d) La enseñanza de los conocimientos teóricos para ATPL puede ser dada por una FTO que realiza entrenamiento aprobado fuera de un Estado miembro de las JAA. Los exámenes de conocimientos teóricos para la emisión de una licencia o habilitación serán realizados por la Autoridad del Estado de emisión de la licencia(ver JAR-FCL 1.485). La organización de las pruebas (ver JAR-FCL 1.030) se realizará con sumo cuidado tomando en consideración el hecho del entrenamiento fuera de un Estado miembro de las JAA:

(e) La instrucción solamente podrá ser dada bajo el control directo de un CFI(A) o un representante nombrado al efecto, que sea titular de una licencia JAR-FCL con habilitación de instructor, de acuerdo con lo establecido en el párrafo 16 del apéndice 1 al JAR-FCL 1.055, que estará presente cuando se realice la enseñanza en el Estado no miembro de las JAA.

Apéndice 2 al JAR-FCL 1.055

Organizaciones para la enseñanza requerida para la emisión de habilitaciones de tipo solamente a pilotos titulares de licencia (TRTO)

Ver JAR-FCL 1.055

(Ver también el JAR-FCL 1.261 ^o y (d) para la aprobación de cursos)

INTRODUCCIÓN

1. Una organización para la enseñanza de habilitación de tipo (TRTO) es una organización dirigida, equipada y que opera en un lugar adecuado, para ofrecer enseñanza para la habilitación de tipo, y/o enseñanza MCC, y/o enseñanza sintética y, cuando sea aplicable, enseñanza teórica para programas de formación específicos.

2. Una TRTO que desee ofrecer enseñanza aprobada, para cumplir los requisitos del JAR-FCL, obtendrá la aprobación de la Autoridad de un Estado miembro de las JAA. La aprobación no será otorgada por la Autoridad del Estado miembro, a no ser que:

- (a) La Autoridad pueda hacer cumplir los requisitos del JAR-FCL; y
- (b) LA TRTO cumpla todos los requisitos del JAR-FCL.

Este apéndice establece los requisitos para la emisión, revalidación y modificación de la aprobación de una TRTO.

OBTENCIÓN DE LA APROBACIÓN

3. Una TRTO que quiera obtener la aprobación, presentará a la Autoridad sus manuales, incluyendo el sistema de calidad y descripciones referentes a su esquemas de enseñanza tal como se requiere en los párrafos 17 y 25 a 27. Antes de la consideración de la solicitud, la TRTO será inspeccionada para garantizar que cumple los estándares de este apéndice. Si el resultado de la inspección es satisfactorio, se otorgará a la TRTO una aprobación inicial por un período de un año. La renovación de la aprobación se otorgará por nuevos períodos de hasta tres años. La Autoridad no está obligada a otorgar una aprobación a una FTO fuera del territorio de un Estado miembro de las JAA si no dispone de recursos de personal o el costo de gestionar la solicitud de aprobación e inspecciones resulten una carga indudable para la Autoridad.

4. Todos los cursos de enseñanza deberán ser aprobados.

5. La aprobación será modificada, suspendida o revocada por la Autoridad si deja de cumplirse alguno de los requisitos o estándares de la aprobación al nivel mínimo aprobado.

6. Si una TRTO desea realizar cambios en el curso aprobado o en los manuales de operaciones o instrucción, deberá ser obtenida aprobación de la Autoridad, antes de poner en práctica tales cambios. No es necesario que se advierta a la Autoridad de los cambios menores producidos en el día a día de las operaciones. Cuando exista duda sobre si un cambio pretendido es menor, se consultará a la Autoridad.

7. Una TRTO puede establecer acuerdos con otra organización de enseñanza o hacer uso de aeródromos base alternativos como parte del conjunto de la misma TRTO, sujeto a aprobación de la Autoridad.

RECURSOS FINANCIEROS

8(a). Una TRTO demostrará a la Autoridad que dispone de los suficientes recursos para llevar a cabo la instrucción dentro de los niveles aprobados.

(b) La TRTO designará una persona aceptable para la Autoridad, que demostrará a la Autoridad que dispone suficientes recursos para llevar a cabo la instrucción dentro de los niveles aprobados. Tal persona será conocida como el responsable económico.

INSPECCIÓN

9. Además de la inspección inicial, la Autoridad realizará otras inspecciones para determinar el cumplimiento, de los JAR y los términos de la aprobación, por parte de la TRTO.

10. Durante estas visitas, se facilitará por la TRTO el acceso a los registros de enseñanza, documentos de autorización, registros técnicos, clases, notas de estudio y aleccionamientos y otros materiales relevantes. Una copia del informe de la visita realizada a la TRTO, estará a disposición de la misma.

DIRECCIÓN Y ORGANIZACIÓN

11. La estructura de dirección permitirá la supervisión de todos los grados de la organización por medio de personas con experiencia y con las cualidades necesarias para garantizar el mantenimiento de un alto

nivel. Los detalles de la estructura de dirección, indicando las responsabilidades individuales, serán incluidos en el Manual de Operaciones de la TRTO.

12. Se nombrará un jefe de enseñanza (HT) aceptable para la Autoridad. Las responsabilidades del HT incluirán la garantía de que la TRTO cumple los requisitos del JAR-FCL. Esta persona es la responsable última y directa ante la Autoridad.

13. La TRTO dispondrá del personal adecuado necesario para cumplir los objetivos de enseñanza. Se identificarán y documentarán las tareas de cada instructor.

INSTRUCTOR DE HABILITACIÓN DE TIPO

14. El instructor de habilitación de tipo (TRI) será titular de:

- (a) una licencia de piloto profesional y las habilitaciones necesarias para los cursos que vaya a dirigir;
- (b) una habilitación de instructor de habilitación de tipo para los aviones usados en el curso(s); o
- (c) una autorización de la Autoridad para dirigir instrucción específica en la TRTO (ver JAR-FCL 1.300).

INSTRUCTORES PARA INSTRUCCIÓN SINTÉTICA DE VUELO

15. Para la enseñanza de vuelo, los instructores tendrán experiencia de enseñanza apropiada para los cursos que vayan a impartir, y tener o haber tenido en los 3 años anteriores a la primera solicitud, una licencia de piloto profesional, excepto en el caso de los instructores que tengan una autorización de acuerdo con los párrafos 3 y/o 4 del Apéndice 2 al JAR-FCL 1.005. Para la habilitación de tipo multipiloto y/o para la enseñanza en vuelo en simulador y/o FTD y/o FNPTII, los instructores serán titulares de una habilitación TRI o una autorización SFI.

INSTRUCTORES DE CONOCIMIENTOS TEÓRICOS

16. La enseñanza de conocimientos teóricos será realizada por un instructor autorizado que sea titular de la habilitación de clase/tipo adecuada o cualquier instructor que tenga una experiencia apropiada en aviación y conocimiento del avión de que se trate, e.g. ingeniero de vuelo, ingeniero de mantenimiento, oficial de operaciones de vuelo.

NIVEL DE ENSEÑANZA

17. La TRTO deberá establecer un sistema que garantice que el centro de operaciones de instrucción y la instrucción funcionan efectiva y eficientemente. El sistema de control de calidad determinará la efectividad de la política, procedimientos y enseñanza de la TRTO.

REGISTROS

18. Una TRTO mantendrá los siguientes registros y los conservará por un período de al menos 5 años, usando el personal administrativo adecuado:

- (a) evaluación, antes y durante el curso, de los pilotos entrenados;
- (b) detalles de la enseñanza dada a cada uno de los entrenados a nivel teórico, en vuelo o vuelo simulado;
- (c) información personal (fechas de expiración del certificado médico, de las habilitaciones, etc.) del personal relacionado con la TRTO.

19. Los formatos de los registros de los entrenados serán especificados en el Manual de Instrucción.

20. La TRTO presentará los registros de enseñanza y los informes cuando sean requeridos por la Autoridad.

PROGRAMA DE ENSEÑANZA

21. Se desarrollará un programa para cada tipo de curso que se vaya a ofrecer. Este programa deberá incluir un cuadro en el que se muestre el desarrollo de la enseñanza teórica y la instrucción de vuelo semana a semana o por fases y una lista de los ejercicios normales así como un sumario del contenido

de las lecciones. En particular, las enseñanzas teóricas y la instrucción sintética serán planteadas de tal manera que se garantice que los alumnos podrán aplicar en los ejercicios de vuelo los conocimientos adquiridos en tierra. Se propondrán las fórmulas que permitan que los problemas planteados en la enseñanza puedan ser resueltos en el entrenamiento subsiguiente.

AVIONES PARA INSTRUCCIÓN

22. Cada avión deberá estar equipado tal como se requiera en las especificaciones de enseñanza concernientes al curso aprobado en el que sea usado.

INSTALACIONES

23. Dispondrá de instalaciones adecuadas para la enseñanza.

REQUISITOS PARA EL ACCESO A LA ENSEÑANZA

24. Las TRTO serán responsables de garantizar que los entrenados cumplen, al menos, las condiciones requeridas para la enseñanza para habilitación de tipo establecidas en el JAR-FCL 1.250.

MANUAL DE INSTRUCCIÓN Y MANUAL DE OPERACIONES

25. Una TRTO preparará y mantendrá un Manual de Instrucción y un Manual de Operaciones que contenga la información e instrucciones necesarias para que el personal realice sus tareas y sirva de guía a los alumnos sobre como cumplir las exigencias del curso. La TRTO pondrá a disposición de su personal y, cuando sea necesario, de los alumnos, la información contenida en el Manual de Instrucción, el Manual de Operaciones y la documentación de aprobación de la misma. Se establecerá un procedimiento de enmienda y estas se controlarán adecuadamente.

26. El Manual de Instrucción establecerá los niveles, objetivos y metas de la enseñanza para cada fase de la misma y que los alumnos deban alcanzar, incluyendo, cuando sea aplicable, el establecimiento de los requisitos de acceso a cada curso. Contendrá la información siguiente:

- Parte 1 - Plan de enseñanza
- Parte 2 - Aleccionamientos y ejercicios aéreos
- Parte 3 - Entrenamiento en entrenadores sintéticos
- Parte 4 - Enseñanza de conocimientos teóricos

27. El Manual de Operaciones contendrá la información necesaria para cada grupo concreto del personal e.g. TRI, instructores de entrenador sintético, profesores de teoría, personal de mantenimiento y operaciones, etc. e incluirá lo siguiente:

- (a) Generalidades
- (b) Parte técnica
- (c) Ruta
- (d) Formación de personal

Apéndice 1 al JAR-FCL 1.075

Descripción de las licencias para la tripulación de vuelo

GENERALIDADES

1. Cuando se ejerzan las atribuciones de una licencia, el piloto deberá portar siempre ésta junto con un certificado médico válido.
2. El titular de la licencia deberá llevar consigo un documento con foto a los fines de identificación.
3. Cualquier anotación médica (e.g. uso de gafas, etc) será anotada en el certificado médico.
4. En esta subparte, la "Autoridad" es la Autoridad del Estado emisor de la licencia.

FORMATO ESTÁNDAR DE LA LICENCIA JAA

Cubierta

Autoridad y logotipo
(En inglés y castellano)

JOINT AVIATION AUTHORITIES
(Solo inglés)

LICENCIA DE MIEMBRO DE TRIPULACIÓN DE VUELO
(Inglés y castellano)

Emitida de acuerdo con las normas OACI
(Inglés y castellano)

Requisitos

El tamaño de cada página no será menor de un octavo de A4

Página 2

I	Estado emisor
III	Número de la licencia
IV	Apellidos y nombre del titular
XIV	Fecha(ver instrucciones) y lugar de nacimiento
V	Dirección calle, ciudad, , código postal
VI	Nacionalidad
VII	Firma del titular
VIII	Autoridad emisora e.g. esta CPL(A) ha sido emitida con base a una ATPL emitida por... (Estado no JAA)
X	Firma del funcionario y fecha
XI	Sello de la autoridad

Requisitos

El número de la licencia comenzará siempre por el código postal del Estado emisor de la licencia

Se usará un formato estándar de la fecha, i.e día/ mes/año entero (e.g. 21/01/1995)

Véase JAR-FCL 1.070

II	Títulos de las licencias, fecha de la emisión inicial y código del país
IX	Validez: Esta licencia será renovada no mas tarde de..... Los privilegios de la licencia serán ejercidos solamente si el titular dispone de el certificado médico requerido para las atribuciones. En aplicación del JAR-FCL 1.015(a)(1), el titular de la licencia está autorizado para ejercer los privilegios de la licencia en aviones registrados en cualquier Estado miembro de las JAA. Deberá llevarse un documento con foto para la identificación del titular de la licencia
XII	Atribuciones de radiotelefonía: El titular de esta licencia ha demostrado competencia para operar equipos de R/T en inglés a bordo de una aeronave (especificuense otros idiomas
XIII	Observaciones: ejem. es válida solo en aviones registrados en el Estado emisor de la licencia

Se usarán las abreviaturas del JAR-FCL (ejem. PPL(H), ATPL(A), etc.)

Se usará un formato estándar de fecha, i.e. día/mes/ año entero (ejem. 21/01/1995)

La reemisión se hará no más tarde de 5 años desde la fecha de la emisión inicial anotada en el ítem II.

No se especifica este documento, pero parece que el pasaporte sería suficiente fuera del Estado emisor de la licencia

Toda información adicional requerida por la OACI, Reglamentos/Directivas de la UE o JARs, se anotará aquí

[illegible]

Requisitos

Estas páginas las usará la Autoridad para anotar los requisitos consecuentes a la primera anotación de las habilitaciones o la renovación de las que hayan expirado.

La anotación inicial o renovación de las habilitaciones siempre serán anotadas por la Autoridad.

Las limitaciones operacionales serán anotadas en la columna de observaciones/restricciones a través de la restricción de la oportuna atribución, ejem. Pericia en vuelo para IR realizada como copiloto, atribuciones de instrucción restringidas a un tipo de aeronave, etc. Las limitaciones médicas, condiciones y variantes (ejem. válida solo como copiloto) serán anotadas tal como se establece en el certificado médico.

Para las verificaciones de competencia destinadas a la revalidación de habilitaciones de tipo, clase o vuelo por instrumentos, el formato estándar de la licencia JAA permite la realización de anotaciones hechas por el examinador que realiza la verificación de competencia. Alternativamente, a discreción de la Autoridad, estas anotaciones serán hechas exclusivamente por la Autoridad.

Si la verificación de competencia realizada en un avión multimotor incluye la verificación correspondiente a IR, serán revalidadas las atribuciones IR (con restricciones, si las hubiere) . Si no se realiza la verificación de competencia para IR, o la verificación de competencia IR en otros aviones no implica las atribuciones para IFR, el examinador indicará "VFR" a continuación de la revalidación de la habilitación.

Las habilitaciones de instructor y las habilitaciones de clase de SE pistón, pueden, a discreción de la Autoridad, ser revalidadas en la licencia por el examinador que forme parte del proceso de revalidación. Si no hay comprometido un examinador en el proceso de revalidación, la anotación de la habilitación será hecha por la Autoridad.

Las habilitaciones que no sean revalidadas serán borradas de la licencia a discreción de la Autoridad, no más allá de 5 años desde la última revalidación.

XII

[illegible]

(Cada página contendrá 10 espacios para la emisión inicial y la revalidación)

Página 8

[illegible]

e.g. ATPL (licencia de piloto de transporte de linea)

aérea, CPL (Licencia de piloto comercial), IR (habilitación de vuelo instrumental), R/T (Radiotelefonía), MEP (avión multimotor de pistón), FI (Instructor de vuelo), TRE (examinador de habilitación de tipo), etc.