

REPÚBLICA DOMINICANA

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO



RAD 61

**LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS,
INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA**



REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

CONTROL DE PÁGINAS EFECTIVAS

No. de Enmienda	Fecha de Aplicación	Páginas Afectadas	Anotado por
Original	25/01/2007	N/A	Flabia Berroa
1	18/04/2007	53-61, 73-76, 80 y 90	Flabia Berroa
2	01/07/2008	No se identifica	Flabia Berroa
3	22/12/2008	No se identifica	Flabia Berroa
4	26/07/2010	No se identifica	Annis Agramonte
5	05/11/2013	17 y 37	Olga Yasilis Herasme
6	20/11/2015	Todas (Se revisó completo)	Annis Agramonte
7	04/12/2017	1,2,3,5,7,8,9,14,15,17,20,24,26, 28, 29,30,39,40, 42, 44,45,46,48,49,50,51,52,53,57,60,67,68,69,71,72,73, 74,77,78,80,103,105,110,111,116,119,120,122,129, 131,135,137,139,141,142,143,144,147,150,152,153, 154,156, 158,159, 160, 161, 163, 167,172 y 188.	Annis Agramonte/Domingo Gustavo Rodríguez
8	29/06/2020	5,10,11,13,14,18,22,27,29,32,33,47,61,87,89,90,91, 92,93,94,108,110,125,127,135,146,188,189,190,191, 192,193,194,195,196,197,198,199,200,201,211.	Domingo G. Rodríguez/ Annis Agramonte
9	13/12/2023	iii,1,12,13,16,32,48,49,50,55,56,58,59,60,69,70,72,73, 74,75,77,78,85,86,87,92,116, 117,129,131,135,146,147,149,150,151,155,156,158,159,161,167,176,177,178,179, 180,181,182,61-AP-1 y 61-AP-B-1.	Annis Agramonte/ Rosbelia Batista
10	13/03/2024	1,2,3,4,14,17,72,78,79,83,99,100,114,115,120,123,124, 125,126,127,142,172,174,175,176,177 y 178	Annis Agramonte/ Rosbelia Batista
11	08/10/2025	16,17,20,21,30,31,36,78	Annis Agramonte

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

CONTROL DE ENMIENDAS

Enmienda No:	Origen	Fecha de Enmienda	Fecha de Entrada en Vigencia	Registrado por / Insertado
Versión Original	Anexo 1 OACI/ FAR	25/01/2007	25/01/2007	Flabia Berroa
1	Modif. Interna	18/04/2007	18/04/2007	Flabia Berroa
2	No se identifica	01/07/2008	01/07/2008	Flabia Berroa
3	No se identifica	22/12/2008	22/12/2008	Annis Agramonte
4	Modificación Interna	26/07/2010	26/07/2010	Annis Agramonte
5	Modificación Interna	05/11/2013	05/11/2013	Olga Yasilis Herasme
6	Anexo 1 OACI/Modif. Interna	20/11/2015	20/11/2015	Annis Agramonte
7	Anexo 1 OACI/Modif. Interna	04/12/2017	11/01/2018	Annis Agramonte/ Domingo G. Rodríguez
8	Anexo 1 OACI/Modif. Interna	29/06/2020	29/06/2020	Annis Agramonte/ Domingo G. Rodríguez
9	Anexo 1 de la OACI, enmienda 176 y177	13/12/2023	20/12/2023	Annis Agramonte/Alexandra Antigua
10	Anexo I OACI, enmienda 178/Modif. Interna	13/03/2024	13/03/2024	Rosbelia Batista Annis Agramonte
11	Enmienda 179 Anexo 1 OACI y Art. Ley de 491-06	08/10/2025	19/12/2025	Annis Agramonte

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA

RAD 61

Índice

Sección “A” Generalidades.....	1
61.1 Aplicabilidad y definiciones	1
61.3 Requisitos de licencias, certificados, habilitaciones y autorizaciones	5
61.4 Reconocimiento y aceptación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.	10
61.5 Licencias y habilitaciones expedidas bajo este RAD.....	11
61.7 Habilitaciones y licencias obsoletas.....	13
61.8 Cambio de formato en las licencias: requisitos.....	13
61.9 Reservado.....	14
61.11 Licencia de piloto vencida y reexpedición.....	14
61.13 Expedición de licencias y certificados, habilitaciones y autorizaciones para personal aeronáutico.....	14
61.14 Uso de sustancias psicoactivas (alcohol y drogas) y negativa a someterse a su prueba.....	16
61.15 Violaciones a las leyes y los RAD relacionadas con alcohol y drogas.....	16
61.16 Negativa a presentarse a un examen de alcohol o proveer resultados de examen.....	17
61.17 Licencia temporal.....	17
61.19 Período de validez de los certificados y licencias de piloto e instructor.....	18
61.21 Período de validez de la autorización al piloto para Categoría II y Categoría III (distinta a la usada bajo el RAD 121 y RAD 135).....	18
61.23 Certificados Médicos: requisitos y período de validez.....	19
61.25 Cambio de datos personales.....	21
61.27 Entrega voluntaria, intercambio de licencia o renuncia temporal a los privilegios de su licencia y sus habilitaciones.....	22
61.29 Duplicado por pérdida o destrucción de licencia de piloto, certificado médico o resultado del examen escrito.....	22
61.31 Requisitos de habilitación en tipo, entrenamiento adicional y requisitos para autorización..	22
61.32 Requisitos de entrenamiento y evaluación de competencia para habilitación en tipo adicional - Piloto a distancia.....	28
61.33 Exámenes: procedimientos generales.....	29
61.34 Exámenes de conocimiento: Hacer trampas u otras conductas no autorizadas.....	29
61.35 Prueba de conocimiento: prerrequisitos y notas de calificación.....	29
61.36 Dispensa para pilotos y estudiantes extranjeros que están cursando estudios en escuelas nacionales.....	30
61.37 Conversión de licencias extranjeras para ciudadanos dominicanos.....	30
61.39 Prerrequisitos para los exámenes prácticos.....	31
61.41 Entrenamiento de vuelo recibido de instructores en vuelo no certificados por el IDAC.....	32
61.42 Prohibiciones y provisiones especiales para certificación de pilotos extranjeros.....	33
61.43 Examen práctico: procedimientos generales.....	33

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA

RAD 61

61.45 Examen práctico: aeronave y equipos requeridos.....	34
61.46 Reservado.	36
61.47 Estatus de un examinador que está autorizado por el IDAC a conducir exámenes prácticos. ...	36
61.49 Repetición de examen después de reprobar.	36
61.51 Libro de registro de vuelo del piloto (logbook).	37
61.52 Reservado.	41
61.53 Prohibición de operaciones durante deficiencia médica.	41
61.55 Calificaciones del copiloto.	41
61.56 Revisión de vuelo (flight review).	43
61.57 Experiencia reciente de vuelo: piloto al mando.	44
61.58 Chequeo de pericia del piloto al mando: operación de aeronave que requiere una tripulación de más de un piloto.	51
61.59 Falsificación, reproducción, o alteración de solicitudes, certificados y licencias, libros de vuelo, reportes o registros.	53
61.60 Restricciones con respecto a la competencia lingüística.	53
Sección “B” - Habilitaciones en Aeronaves y Autorizaciones para Pilotos.	55
61.61 Aplicabilidad.	55
61.63 Adicionar habilitaciones en aeronave.	55
61.64 Uso de un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.	59
61.65 Requisitos para la habilitación en instrumentos.	61
61.67 Requerimientos de autorización para piloto de categoría II.	65
61.68 Requerimientos de autorización para el piloto categoría III.	68
61.69 Remolque de planeadores y vehículos ultralivianos sin motor: requisitos de entrenamiento y experiencia.	72
61.71 Graduados de un programa de entrenamiento aprobado que no están bajo este RAD: Reglas especiales.	73
61.73 Pilotos militares: reglas especiales.	74
61.75 Convalidación de Licencia Extranjera.	76
61.76 Convalidación automática de licencia.	79
61.77 Autorización al piloto para propósito especial: operación de aeronave civil registrada en República Dominicana arrendada por una persona que no es un ciudadano dominicano.	80
61.78 Carta de Autorización Especial.	82
Sección “C” - Estudiante Piloto	84
61.81 Aplicabilidad.	84
61.83 Requisitos de elegibilidad: Estudiante Piloto.	84
61.85 Solicitud.	84
61.87 Requisitos de vuelo solo, para el estudiante piloto.	84

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA

RAD 61

61.89	Limitaciones generales.	89
61.91	Reservado.	89
61.93	Requisitos de vuelo de navegación o travesía (para estudiante piloto para obtener licencia de piloto privado).	89
61.95	Operaciones en un área terminal de control y en aeródromos ubicados dentro de un área de control terminal.	92
Sección “D” – Reservado		93
Sección “E” – Piloto Privado.....		94
61.101	Aplicabilidad.	94
61.103	Requisitos de elegibilidad.	94
61.104	Solicitud.	94
61.105	Conocimiento aeronáutico.	95
61.107	Pericia de vuelo.	96
61.109	Experiencia Aeronáutica.	100
61.110	Excepciones de vuelo nocturno.	105
61.111	Reservado.	105
61.113	Privilegios y limitaciones de piloto privado: piloto al mando.	105
61.115	Habilitación de globo libre: limitaciones.	106
61.117	Privilegios y limitaciones para piloto al mando: copiloto de una aeronave que requiera más de un piloto.	106
Sección “F”– Piloto Comercial		107
61.121	Aplicabilidad	107
61.123	Requisitos de elegibilidad: generalidades.	107
61.124	Solicitud.	107
61.125	Conocimiento aeronáutico.	108
61.127	Pericia de vuelo.	109
61.129	Experiencia Aeronáutica.....	115
61.131	Reservado.	121
61.133	Los privilegios y limitaciones de piloto comercial.	121
61.135 - 61.141	Reservados.	122
Sección “G” - Piloto de Transporte de Línea Aérea		123
61.151	Aplicabilidad.	123
61.153	Requisitos de Elegibilidad: General.....	123
61.154	Solicitud.	123
61.155	Conocimientos aeronáuticos.	124
61.157	Pericia de vuelo.	127
61.158	Reservado.	135

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA

RAD 61

61.159	Experiencia aeronáutica: habilitación de categoría de avión.....	135
61.160	Experiencia aeronáutica-privilegios restringidos en categoría de avión.	137
61.161	Experiencia Aeronáutica: habilitación en categoría Helicóptero.	139
61.163	Experiencia aeronáutica: Habilitación en categoría aeronave de despegue vertical.	140
61.165	Habilitaciones Adicionales de Categoría y Clase para Aeronaves.	141
61.167	Privilegios y limitaciones.	142
61.169	Carta de autorización para instituciones de educación superior.	143
61.171-61.179	Reservados	144
Sección “H” - Instructor de Vuelo		145
61.181	Aplicabilidad.	145
61.183	Requisitos de Elegibilidad.	145
61.184	Solicitud.	146
61.185	Conocimiento Aeronáutico.	147
61.187	Pericia de vuelo.....	148
61.189	Registros del instructor de vuelo.	150
61.191	Habilitaciones adicionales de instructor de vuelo.....	151
61.193	Privilegios de instructor de vuelo.	151
61.195	Limitaciones y calificaciones del instructor de vuelo.	151
61.197	Renovación de certificados y licencias de instructores de vuelo.....	154
61.199	Licencias y habilitaciones de instructor de vuelo vencido.	155
61.201	Reservado	156
Sección “I” - Instructor de Teoría Aeronáutica.....		157
61.211	Aplicabilidad.....	157
61.213	Requisitos de elegibilidad.	157
61.214	Solicitud.	158
61.215	Privilegios de instructor de teoría aeronáutica.	158
61.217	Requisitos de experiencia reciente.....	158
Sección “J” - Piloto con Tripulación Múltiple correspondiente a la Categoría de Avión		160
61.221	Aplicabilidad.	160
61.223	Requisitos de Elegibilidad: generalidades.	160
61.224	Solicitud.	160
61.225	Conocimientos fundamentales.	160
61.226	Competencias	163
61.227	Pericias fundamentales.....	163
61.229	Experiencia aeronáutica: habilitación de categoría de avión.	163
61.231	Privilegios.....	164

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA

RAD 61

61.233 Instrucción de vuelo.....	164
61.235 – 61.239 Reservados.	165
Sección “K” – Estudiante Piloto a distancia.....	166
61.241 Aplicabilidad.	166
61.243 Requisitos de elegibilidad: Estudiante Piloto.	166
61.245 Solicitud.	166
61.247 Requisitos de vuelo solo, para el estudiante piloto.	166
61.249 Limitaciones generales.	167
Sección “L” –Piloto a distancia	169
61.251 Aplicabilidad.	169
61.253 Requisitos de Elegibilidad: generalidades.	169
61.255 Solicitud.	169
61.257 Conocimiento aeronáutico.....	169
61.259 Pericia de vuelo.	172
61.261 Experiencia aeronáutica.....	172
61.263 Instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia.....	172
61.265 Privilegios y limitaciones.	173
61.267 Reconocimiento del tiempo de vuelo en RPAS.....	174
61.269 Requisitos de autorización para impartir instrucción para licencia de piloto a distancia. ...	175
61.271-61.290 Reservados.	175
Sección “M” Instructor de RPAS	176
61.291 Aplicabilidad	176
61.293 Requisitos de Elegibilidad.....	176
61.295 Solicitud	177
61.297 Conocimiento Aeronáutico	177
61.299 Pericia.....	178
61.301 Experiencia.....	178
61.303 Atribuciones del titular de la habilitación y condiciones que deben observarse para ejercerlas ..	179
RAD ESPECIAL NO. 1 Requisitos de Experiencia y Entrenamiento Especial en Robinson R -22/R-44	180
Apéndice “A” - Requisitos para expedir la licencia de Piloto con Tripulación Múltiple –Avión	61-AP-A-1
Apéndice “B” - Requisitos de pericia para la Licencia de Piloto a Distancia (RPL) –RPAS ...	61-AP-B-1
Apéndice “C” - Requisitos en Materia de Competencia Lingüística para Comunicaciones por Radiotelefonía	61-AP-C-1

Sección “A” Generalidades

61.1 Aplicabilidad y definiciones

- a) Este RAD prescribe:
 - 1) Los requisitos para la expedición de certificado y licencia de piloto, instructor de vuelo e instructor de teoría aeronáutica, y habilitaciones; las condiciones bajo las cuales esos certificados y licencias y habilitaciones son necesarias; y los privilegios y limitaciones de esos certificados, licencias y habilitaciones.
 - 2) Los requisitos para emitir autorizaciones de piloto, instructor de vuelo e instructor de teoría aeronáutica, las condiciones bajo las cuales esas autorizaciones son necesarias; y los privilegios y limitaciones de esas autorizaciones.
 - 3) Los requisitos para expedir certificados y licencias de piloto, instructores en vuelo, e instructor de teoría aeronáutica, y habilitaciones para personas que han tomado cursos aprobados por el IDAC bajo otros RAD.
- b) Para el propósito de este RAD son de aplicación las siguientes definiciones:
 - 1) *Aproximación por instrumentos* significa un procedimiento de acercamiento definido en el AIP.
 - 2) *Certificado de Piloto, Instructor de Vuelo o Instructor de Teoría Aeronáutica* significa el documento expedido por el Director General que otorga a un extranjero el derecho de ejercer los mismos privilegios que son dados al titular de una licencia emitida bajo cumplimiento de los requisitos prescritos en este reglamento, sin compensación o paga.
 - 3) *Conjunto (set) de aeronave* significa aeronave que comparte características similares de performance, tales como sobres operativos de velocidad y altura, características de manejo similar, y el mismo número y tipo de sistemas de propulsión.
 - 4) *Convalidación (de una licencia)*. Medida tomada por un Estado contratante, mediante la cual, en vez de otorgar su propia licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado contratante.
 - 5) *Conversión*. Método por el cual el IDAC otorga una licencia nacional basándose en una licencia extranjera, válida y vigente, emitida por un Estado contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a una persona nacional, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para tal fin.
 - 6) *Entrenamiento en instrumentos* significa el tiempo en el cual dicho entrenamiento es recibido de un instructor autorizado, bajo condiciones actuales o simuladas en instrumentos.
 - 7) *Entrenamiento en tierra* significa ese entrenamiento, distinto al que es en vuelo, recibido de un instructor autorizado.
 - 8) *Entrenamiento en vuelo* significa ese entrenamiento, distinto al que es en tierra, recibido de un instructor autorizado para instruir en vuelo en una aeronave.

- 9) *Examinador de vuelo.* Persona designada y autorizada como examinador de vuelo por la Autoridad de Aviación Civil (AAC), adecuadamente calificada por su integridad, para realizar, en nombre de la AAC, las pruebas de pericia y las verificaciones de competencia.
- 10) *Examen práctico* significa una prueba en las áreas de operaciones para una licencia de personal aeronáutico, habilitación, o autorización, que es conducido haciéndole preguntas que el solicitante responderá, y demostrar maniobras en vuelo, en un simulador de vuelo, o en un entrenador para procedimientos de vuelo.
- 11) *Examinador.* Significa cualquier persona que esté autorizada por el IDAC para conducir una prueba de pericia al piloto o una prueba práctica para una licencia de personal aeronáutico o habilitación expedida bajo este RAD, o una persona que está autorizada para conducir pruebas de conocimientos bajo este RAD.
- 12) *Experiencia aeronáutica* significa tiempo de piloto obtenido en una aeronave, simulador de vuelo, o entrenador para procedimientos de para reunir el apropiado entrenamiento y requisitos de tiempo de vuelo para una licencia de piloto, habilitación, revisión de vuelo, o los requisitos de experiencia de vuelo reciente de este RAD.
- 13) *Facilitador en competencia.* Para los fines de reconocimiento de acreditación, en procura de cumplimiento con los requisitos para optar por la licencia o certificado de Instructor de Teoría Aeronáutica, significa la persona que ha sido certificada para impartir instrucción bajo los términos de certificación de una institución de educación superior o de un instituto de formación técnico profesional.
- 14) *Gafas de visión nocturna* significa un aparato usado por un piloto que mejora la habilidad de este para mantener la referencia visual con la superficie durante la noche.
- 15) *Horas de entrenamiento* significa el entrenamiento recibido:
- i) en vuelo, de un instructor autorizado;
 - ii) en tierra, de un instructor autorizado; o
 - iii) en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo (FTD), de un instructor autorizado.
- 16) *Horas de piloto* significa ese tiempo en el cual una persona:
- i) sirve como miembro requerido de una tripulación de vuelo;
 - ii) recibe entrenamiento de un instructor autorizado en una aeronave, simulador de vuelo, o entrenador para procedimientos; o
 - iii) imparte entrenamiento como instructor autorizado en una aeronave, simulador de vuelo, o entrenador para procedimientos de vuelo.
- 17) *Instructor Certificado TRAINAIR, TRAINAIR PLUS.* Para los fines de reconocimiento de acreditación, en procura de cumplimiento con los requisitos para optar por la licencia o certificado de Instructor de Teoría Aeronáutica, significa la persona que ha sido certificada bajo los estándares de certificación para instrucción requeridos por la OACI.

18) *Instructor autorizado* significa:

- i) una persona que posee un certificado o licencia válida de instructor de teoría aeronáutica bajo el RAD 61, y está en cumplimiento con la subsección 61.217, cuando está conduciendo entrenamiento de teoría de acuerdo con los privilegios y limitaciones de su licencia de instructor de teoría aeronáutica;
- ii) una persona que posee un certificado o licencia de Instructor de Vuelo Autorizado bajo el RAD 61, y está en cumplimiento la subsección 61.197, cuando conduce entrenamiento en tierra o en vuelo de acuerdo con los privilegios y limitaciones de su licencia de instructor; o
- iii) una persona autorizada por el IDAC a proveer entrenamiento de teoría aeronáutica o entrenamiento en vuelo bajo los RAD 61, 121, 135, o en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, cuando conduce entrenamiento de teoría o en vuelo en cumplimiento con esa autoridad.

19) *Instrucción reconocida*. Instrucción que se imparte en el marco de un programa especial y supervisión que el Estado aprueba.

20) *Operación con gafas de visión nocturna* significa la porción de un vuelo que se produce durante el período de 1 hora después de la puesta del sol hasta 1 hora antes de la salida del sol, donde el piloto mantiene referencia visual con la superficie usando gafas de visión nocturna en una aeronave que esté aprobada para este tipo de operación.

21) *Piloto al mando a distancia*. Piloto a distancia designado por el operador aéreo para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

22) *Piloto al mando bajo supervisión*. Copiloto que desempeña, bajo la supervisión del piloto al mando, las responsabilidades, y funciones del piloto al mando, conforme al método de supervisión aceptable para la AAC.

23) *Prueba de conocimientos* significa una prueba sobre áreas de conocimientos aeronáuticos requerida para una licencia de personal aeronáutico, o habilitación, que puede ser administrada en forma escrita o por una computadora.

24) *Tiempo de vuelo de travesía* significa:

- i) excepto como está dispuesto en los párrafos (b)(3)(ii) hasta (b)(3)(v) de esta subsección, tiempo adquirido durante vuelo:
 - A) conducido por una persona que posee una licencia de piloto;
 - B) conducido en una aeronave;
 - C) que incluya un aterrizaje en un punto que no sea el punto de partida; y
 - D) que envuelva el uso de navegación a estima, pilotaje, ayudas de navegación electrónica, ayudas de radio, u otros sistemas de navegación para navegar al punto de aterrizaje.
- ii) para el propósito de reunir los requisitos de experiencia aeronáutica (excepto para una habilitación en categoría de helicóptero), una licencia de piloto privado, una licencia de piloto comercial, o una habilitación en instrumentos, tiempo adquirido durante un vuelo:

- A) conducido en una aeronave apropiada;
 - B) que incluya un punto de aterrizaje al menos a una distancia de cincuenta (50) millas náuticas en línea recta desde el punto de partida original; y
 - C) que envuelva el uso de navegación o estima, pilotaje, auxiliares de navegación electrónicas, radio auxiliares, u otros sistemas de navegación para navegar al punto de partida original.
- iii) para el propósito de reunir los requisitos de experiencia aeronáutica para cualquier licencia de piloto con una habilitación en categoría de helicóptero-instrumentos, tiempo adquirido durante un vuelo:
- A) conducido en una aeronave apropiada;
 - B) que incluya un punto de aterrizaje al menos a una distancia de 25 millas náuticas en línea recta desde el punto de partida original; y
 - C) que envuelva el uso de navegación a estima, pilotaje, auxiliares de navegación electrónica, radios auxiliares, u otros sistemas de navegación.
- iv) Para el propósito de reunir los requisitos de experiencia aeronáutica para una licencia de piloto de transporte de línea aérea excepto con una habilitación en categoría de helicóptero el tiempo adquirido durante un vuelo:
- A) conducido en un avión apropiado;
 - B) que esté al menos a una distancia de 50 millas náuticas en línea recta desde el punto de partida original; y
 - C) que involucre el uso de curso de navegación a estima, pilotaje, ayuda de navegación electrónica, radioayuda u otros sistemas de navegación.
- v) Para un piloto militar que califica para una licencia de piloto comercial (excepto con una habilitación en categoría de helicóptero) bajo la subsección 61.73, tiempo adquirido durante un vuelo.
- A) conducido en una aeronave apropiada;
 - B) que esté por lo menos a una distancia de 50 millas náuticas en línea recta del punto de partida original; y
 - C) que envuelva el uso de navegación a estima, pilotaje, ayudas de navegación electrónica, radio ayudas, u otros sistemas de navegación.
- c) Para los propósitos de este RAD son de aplicación las siguientes abreviaturas:
- 1) AFIS Servicio de información de vuelo de aeródromo;
 - 2) FSTD Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo;
 - 3) RPAS Sistema de aeronave pilotada a distancia;
 - 4) RPS Estación de pilotaje a distancia;
 - 5) TEM Manejo de amenazas y errores;
 - 6) VIH Virus de inmunodeficiencia humana.

61.3 Requisitos de licencias, certificados, habilitaciones y autorizaciones.

- a) *Licencia o Certificado de piloto de aeronave tripulada y pilotada a distancia.* Una persona no debe actuar como piloto al mando, piloto al mando a distancia, o en alguna otra función como miembro requerido de una tripulación de vuelo de una aeronave civil, o como miembro de una tripulación de vuelo a distancia, respectivamente, a menos que:
- 1) Tenga la licencia de piloto válida, correspondiente a las contempladas en la subsección 61.5 de este reglamento, o autorización para propósito especial expedida bajo este RAD, en posesión física o fácilmente accesible en la aeronave o estación de pilotaje a distancia (RPS) cuando está ejerciendo los privilegios de esa licencia de piloto o de esa autorización. Sin embargo, cuando la aeronave o aeronave pilotada a distancia es operada dentro de un país extranjero, la licencia de piloto o de piloto a distancia, según corresponda, expedida por el país en el cual la aeronave es operada, puede ser utilizada.
 - 2) Reservado.
 - 3) Tenga las habilitaciones correspondientes de categoría, clase y tipo de aeronave, según como se prescribe en los párrafos (a) y (a)(1) de esta subsección.

NOTA: La licencia para RPA y sus conexos será requerida a partir del 3 de noviembre de 2022.

- b) *Licencia de piloto requerida para operar una aeronave registrada en el extranjero.* Una persona no debe actuar como piloto al mando o en cualquier otra capacidad como miembro requerido de una tripulación de vuelo de una aeronave civil de matrícula extranjera dentro de República Dominicana, a menos que la licencia de piloto de esa persona:
- 1) esté válida y en la posesión física de esa persona, o fácilmente accesible en la aeronave cuando esté ejerciendo los privilegios de esa licencia; y
 - 2) haya sido expedida bajo este RAD, o haya sido expedida o validada por el país de registro de la aeronave.
- c) *Certificado médico.*
- 1) Excepto como está dispuesto en el párrafo (c)(2) de esta subsección, una persona no debe actuar como piloto al mando, o en cualquier otra función como miembro requerido de la tripulación de vuelo de una aeronave, con una licencia expedida a esa persona bajo este RAD, a menos que esa persona tenga un certificado médico vigente y apropiado conforme está prescrito en la subsección 61.23(c), que haya sido expedido bajo el RAD 67, u otra documentación aceptable al IDAC, la cual esté en posesión física de esa persona, o fácilmente accesible en la aeronave.
 - 2) A una persona no le es requerido reunir los requisitos del párrafo (c)(1) de esta subsección si:
 - i) está ejerciendo los privilegios de una licencia de estudiante piloto en busca de obtener una licencia de piloto con una habilitación en categoría planeador, una habilitación en clase globo libre, o los privilegios de globo libre o planeador;
 - ii) está ejerciendo los privilegios de una licencia de instructor de vuelo, siempre que la persona no esté actuando como piloto al mando o como miembro requerido de la tripulación de vuelo;

- iii) esté ejerciendo los privilegios de una licencia instructor de teoría aeronáutica.
 - iv) esté operando una aeronave dentro de un país extranjero usando una licencia de piloto expedida por ese país y posee evidencia de calificación médica vigente para esa licencia; o
 - v) esté operando una aeronave con una licencia de piloto de República Dominicana, expedida sobre la base de una licencia de piloto extranjera, expedida bajo la subsección 61.75, y posee un certificado médico vigente expedido por un país extranjero que expidió la licencia de piloto, la cual esté en la posesión física de esa persona, o fácilmente accesible en la aeronave cuando está ejerciendo los privilegios de esa licencia de personal aeronáutico;
- d) *Licencia de instructor de vuelo autorizado.*
- 1) Una persona que posee una licencia de instructor de vuelo autorizado expedida bajo este RAD, debe tener esa licencia en posesión física de esa persona o fácilmente accesible en la aeronave cuando esté ejerciendo los privilegios de esa licencia de instructor de vuelo.
 - 2) Excepto como está dispuesto en el párrafo (d)(3) de esta subsección, nadie que no sea el titular de una licencia de instructor de vuelo expedida bajo este RAD, con la apropiada habilitación en esa licencia puede:
 - i) impartir entrenamiento requerido para calificar una persona para vuelo solo y vuelo solo de travesía;
 - ii) endosar un solicitante para una:
 - A) licencia de piloto o habilitación expedida bajo este RAD;
 - B) licencia de instructor de vuelo o habilitación expedida bajo este RAD; o
 - C) licencia de instructor de teoría aeronáutica o habilitación expedida bajo este RAD;
 - iii) endosar un libro de registro de vuelo de piloto para mostrar el entrenamiento dado, o
 - iv) endosar una licencia de estudiante piloto y libro de registro de vuelo para privilegios de operación solo.
 - 3) Una licencia de instructor en vuelo expedida bajo este RAD no es necesaria:
 - i) bajo el párrafo (d)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es impartido por el titular de una licencia de piloto comercial con una habilitación en categoría en globo libre o dirigible, siempre que el entrenamiento sea dado de acuerdo con los privilegios de la licencia de aeronave más liviana que el aire;
 - ii) bajo el párrafo (d)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es dado por el titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación apropiada para la aeronave en la cual es dado el entrenamiento, siempre que sea dado de acuerdo con los privilegios de la licencia y conducido de acuerdo a un programa de entrenamiento aprobado del transportista aéreo, bajo los RAD 121 o 135;
 - iii) bajo el párrafo (d)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es dado por una persona que está calificada de acuerdo a los requisitos de un programa de entrenamiento aprobado por el IDAC;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- iv) bajo los párrafos (d)(2)(i), (d)(2)(ii)(C) y (d)(2)(iii) de esta subsección, si el entrenamiento es dado por el titular de una licencia de instructor de teoría aeronáutica de acuerdo con los privilegios del certificado, o
 - v) bajo el párrafo (d)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es impartido por un instructor de vuelo autorizado bajo la subsección 61.41.
- e) *Habilitación en instrumentos.* Nadie debe actuar como piloto al mando de una aeronave civil bajo IFR o en condiciones meteorológicas por debajo de los mínimos mandados para vuelo VFR, a menos que esa persona tenga:
 - 1) la apropiada categoría de aeronave, clase, tipo (si es requerido), y la habilitación en instrumentos en esa licencia para piloto para cada avión, helicóptero, o aeronave de despegue vertical a ser volada.
 - 2) una licencia de piloto de transporte de línea aérea con la apropiada categoría de aeronave, clase y clasificación de tipo (si es requerida), para la aeronave para ser volada.
 - 3) para un planeador, una licencia de piloto con categoría de planeador y una habilitación en instrumentos de avión; o
 - 4) para un dirigible, una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría en dirigible con un volumen superior a los (4,600) metros cúbicos.
- f) *Autorización al piloto para Categoría II.* Excepto para un piloto conduciendo operaciones Categoría II bajo RAD 121 o RAD 135, una persona no debe:
 - 1) Actuar como piloto al mando de una aeronave civil durante operaciones Categoría II a menos que:
 - i) posea una autorización para Categoría II vigente para esa categoría o clase de aeronave, y el tipo de aeronave, si aplica; o
 - ii) en el caso de una aeronave civil de matrícula extranjera, estar autorizado por el país de matrícula a actuar como piloto al mando de esa aeronave en operaciones Categoría II.
 - 2) Actuar como copiloto de una aeronave civil durante operaciones Categoría II a menos que:
 - i) posea una licencia de piloto válida con categoría y habilitaciones tipo para esa aeronave y una habilitación vigente en instrumentos para esa categoría de aeronave;
 - ii) posea una licencia de piloto de transporte de línea aérea con categoría y habilitaciones en tipo para esa aeronave; o
 - iii) en el caso de una aeronave civil de matrícula extranjera, esté autorizada por el país de matrícula a actuar como copiloto de esa aeronave durante operaciones Categoría II.
- g) *Autorización al piloto para Categoría III.* Excepto para un piloto conduciendo operaciones Categoría III bajo RAD 121 o RAD 135, una persona no debe:
 - 1) Actuar como piloto al mando de una aeronave civil durante operaciones de Categoría III, a menos que:
 - i) posea una autorización de Categoría III para esa categoría o clase de aeronave y tipo de aeronave, si aplica o
 - ii) en el caso de una aeronave civil de matrícula extranjera, esté autorizado por el país

de matrícula a actuar como piloto al mando de esa aeronave en operaciones Categoría III.

- 2) Actuar como copiloto de una aeronave civil durante operaciones Categoría III, a menos que:
 - i) tenga una licencia de piloto válida con habilitaciones en categoría y clase para esa aeronave y una habilitación en instrumentos vigente para esa categoría de aeronave.
 - ii) posea una licencia de piloto de transporte de línea aérea con habilitaciones de categoría y clase para esa aeronave; o
 - iii) en el caso de una aeronave civil de matrícula extranjera, esté autorizado por el país de matrícula a actuar como copiloto de esa aeronave durante operaciones Categoría III.
- h) *Autorización al piloto de aeronave Categoría A.* El IDAC puede emitir un certificado de autorización para una operación Categoría II o Categoría III al piloto de una aeronave pequeña de Categoría A, si:
 - 1) el IDAC determina que la operación Categoría II o Categoría III puede ser realizada con seguridad por el piloto bajo los términos del certificado de autorización; y
 - 2) la operación Categoría II o Categoría III no involucra el transporte de personas o propiedad por compensación o pago.
- i) *Licencia de instructor de teoría aeronáutica.*
 - 1) Cada persona que posee una licencia de instructor de teoría aeronáutica expedida bajo este RAD debe tener esa licencia en posesión física o fácilmente accesible mientras ejerce los privilegios de esa licencia.
 - 2) Excepto como está provisto en el párrafo (i)(3) de esta subsección, ninguna persona que no sea el titular de una licencia o certificado de teoría aeronáutica, expedida bajo este RAD, con la habilitación apropiada en esa licencia o certificado debe:
 - i) dar el entrenamiento teórico requerido para calificar a una persona para un vuelo solo y un vuelo de travesía solo;
 - ii) endosar a un solicitante para un examen de conocimiento requerido para un piloto, instructor de vuelo, o certificado de instructor de teoría aeronáutica o una habilitación expedida bajo este RAD; o
 - iii) endosar un libro de registro de vuelo del piloto para mostrar entrenamiento teórico impartido.
 - 3) Una licencia de instructor de teoría aeronáutica expedida bajo este RAD no es necesaria:
 - i) bajo el párrafo (i)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es suministrado por el titular de una licencia de instructor de vuelo expedida bajo este RAD en cumplimiento con los privilegios de ese certificado;
 - ii) bajo el párrafo (i)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es suministrado por el titular de una licencia de piloto comercial con una habilitación en ultraliviano, a condición de que el entrenamiento sea impartido en cumplimiento con los privilegios del certificado en una aeronave ultraliviana;
 - iii) bajo el párrafo (i)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es suministrado por el

titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación apropiada en la aeronave en que el entrenamiento es impartido, a condición de que el entrenamiento sea impartido en cumplimiento con los privilegios del certificado y conducido en cumplimiento con un programa de entrenamiento aprobado para el transportista aéreo bajo el RAD 121 o RAD 135;

- iv) bajo el párrafo (i)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es suministrado por una persona que está calificada en cumplimiento con los requisitos de un centro de entrenamiento aprobado y conducido en cumplimiento con un programa de entrenamiento aprobado por el IDAC; o
- v) bajo el párrafo (i)(2)(iii) de esta subsección, si el entrenamiento es suministrado por un instructor de vuelo autorizado bajo la subsección 61.41.

j) *Limitación de edad para ciertas operaciones.*

1) *Limitación de edad.* Ninguna persona que posea una licencia de piloto expedida bajo este RAD que haya cumplido los 60 años, podrá servir como piloto al mando en operaciones con un solo piloto en una aeronave civil de matrícula dominicana o extranjera (inscrita en las especificaciones de operaciones de un operador aéreo) que esté dedicado al servicio de transporte aéreo comercial internacional.

2) A excepción de lo establecido en el (j)(1) de esta subsección, una persona que posea una licencia de piloto expedida bajo este RAD, podrá actuar como miembro de una tripulación de vuelo en operaciones con más de un piloto en una aeronave civil de matrícula dominicana o extranjera (inscrita en las especificaciones de operaciones de un operador aéreo) en caso de que esté dedicada al servicio de transporte aéreo comercial internacional hasta su 65 años de edad, siempre y cuando el otro piloto no haya cumplido su 60 años de edad.

3) *Definiciones.*

“Servicio de transporte aéreo comercial internacional”, como se utiliza en el párrafo (j) de esta subsección, significa servicio aéreo programado realizado en aviones para el transporte público de pasajeros, correo, o carga, en el que el servicio pasa a través del espacio aéreo de más de un país.

4) Ninguna persona que posea una licencia de piloto a distancia expedida bajo este RAD que haya cumplido los 60 años de edad, podrá servir como piloto de un RPAS que se encuentre dedicado a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, o, en el caso de operaciones con más de un piloto, cuando hayan cumplido 65 años.

k) *Autorización al piloto para propósito especial.* Cualquier persona a la que le sea requerido tener una *autorización al piloto para propósito especial*, expedida en cumplimiento con la subsección 61.77, debe tener físicamente en su posesión esa autorización además de la licencia de piloto extranjera, o que dicho documento esté fácilmente accesible en la aeronave cuando ejerce los privilegios de esa autorización.

l) *Inspección de certificado.* Cada persona que posee un certificado médico, licencia de personal aeronáutico, autorización, o licencia requerida por este RAD debe presentarlo para inspección cuando le fuere requerido por:

- 1) el IDAC;

- 2) un representante autorizado de la Comisión Investigadora de Accidente de Aviación;
- 3) un representante de una autoridad judicial o policial competente.

61.4 Reconocimiento y aceptación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.

- a) Excepto como está especificado en el párrafo (c) de esta subsección, cada tipo de dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, que sea utilizado para entrenamiento y para el cual un personal aeronáutico va a recibir crédito para satisfacer cualquier entrenamiento, examen, o chequeo requerido bajo este Reglamento podrá ser reconocido para su aceptación por parte del IDAC siempre que dicho dispositivo presente evidencia de haber sido aprobado por una autoridad de aeronáutica civil contratante de OACI conforme a la manera provista para satisfacer sus requisitos como se prescribe en esta subsección para:
 - 1) el entrenamiento, examen, y chequeo para el cual es utilizado;
 - 2) cada maniobra particular, procedimiento, o función ejecutada por el miembro de la tripulación; y
 - 3) la representación de la categoría y clase específica de aeronave, tipo de aeronave, variación particular dentro del tipo de aeronave, o conjunto de aeronave para ciertos dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.
- b) Reservado.
- c) El IDAC puede aprobar otro dispositivo diferente de un entrenador básico de vuelo por instrumentos de los descritos en el subpárrafo (d) (3) de esta subsección para propósitos específicos.
- d) Para los propósitos de esta subsección, los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo se clasifican de la forma siguiente:
 - 1) *Simulador de Vuelo*: Es el equipo utilizado en la instrucción de vuelo que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula positivamente las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y características de vuelo de ese tipo de aeronave.

Este requisito puede satisfacerse mediante un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que satisfaga como mínimo las especificaciones equivalentes a simuladores de nivel C y de nivel D definidas en la JAR STD 1A, en su forma enmendada; y en la AC 120-40B de la FAA, en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC), según lo permitido en la AC 120-40B.
 - 2) *Entrenador para Procedimientos de Vuelo (FTD)*: Que produce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de pilotaje y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

Este requisito puede satisfacerse con un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo equipado con un sistema visual diurno y que, por otro lado, satisfaga como mínimo

las especificaciones equivalentes al nivel 5 del FTD de la FAA o al FNPT II, coordinación con tripulación múltiple (MCC), de las JAA.

- 3) *Entrenador básico de vuelo por instrumentos (ATD)*: dispositivo que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.

Este requisito puede satisfacerse con un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo equipado con un sistema visual diurno y que, por otro lado, satisfaga como mínimo las especificaciones equivalentes a la Circular de Asesoramiento AC 61.136B (FAA), o su equivalente.

61.5 Licencias y habilitaciones expedidas bajo este RAD.

- a) Los siguientes certificados y licencias son expedidas bajo este RAD a un solicitante quien satisfactoriamente cumple con los requisitos de entrenamiento y certificación para la licencia que se busca:

- 1) Licencias de piloto:
 - i) estudiante piloto;
 - ii) piloto privado;
 - iii) piloto comercial;
 - iv) piloto de transporte de línea aérea.
 - v) piloto con tripulación múltiple
 - vi) piloto a distancia (RPL) a partir del 3 de noviembre de 2022;
 - vii) Estudiante piloto a distancia

***Nota.** — Las disposiciones sobre Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) contempladas en este RAD se aplican a operaciones IFR internacionales a partir del 3 de noviembre de 2022.*

- 2) Licencia de instructor de vuelo.
- 3) Licencia de instructor de teoría aeronáutica.

- b) A menos que una persona haya cumplido satisfactoriamente con los requisitos de entrenamiento y certificación correspondiente, no deberá actuar como piloto al mando de una aeronave, piloto al mando a distancia de un RPAS, como copiloto de una aeronave o copiloto a distancia de un RPAS que pertenezca a una de las siguientes habilitaciones:

- 1) Habilitaciones de Categoría de Aeronave tripulada o aeronave pilotada a distancia:
 - i) avión;
 - ii) dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos;
 - iii) globo libre;
 - iv) helicóptero;
 - v) planeador;
 - vi) aeronave de despegue vertical. Hasta el 5 de marzo de 2025, el IDAC anotará en la

licencia de un piloto de avión o helicóptero una habilitación de tipo para la categoría de aeronave de despegue vertical. La anotación de la habilitación en la licencia indicará que la aeronave forma parte de la categoría correspondiente a aeronaves de despegue vertical siempre que haya cumplido con el requisito aplicable, según corresponda, de una de las subsecciones 61.109(e); 61.129(e) y 61.159(f), de este reglamento.

- 2) Habilitaciones de clase para avión:
 - i) monomotores terrestres;
 - ii) multimotores terrestres;
 - iii) hidroaviones monomotores;
 - iv) hidroaviones multimotores.
- 3) Habilitaciones de clase para RPA:
 - i) RPA y su correspondiente RPS;
- 4) Habilitaciones de tipo para aeronave pilotada a distancia (RPA):
 - i) a partir del 3 de noviembre de 2022, RPA y su correspondiente RPS, cuando la certificación de la aeronave establece una tripulación de por lo menos dos pilotos para volar la aeronave;
- 5) Reservado.
- 6) Reservado.
- 7) Habilitaciones de tipo para aeronave tripulada:
 - i) aeronaves grandes, distintas a las más livianas que el aire.
 - ii) aviones con turborreactores.
 - iii) aeronaves certificadas para volar con una tripulación mínima de por lo menos dos pilotos, o aeronaves cuyo peso de despegue sea superior a 12,500 libras.
 - iv) helicópteros y aeronaves de despegue vertical certificadas para volar con un solo piloto salvo que se haya expedido una habilitación de clase.
 - v) otras habilitaciones en tipo de aeronave especificadas por el IDAC.
- 8) Habilitación en instrumentos (en certificados y licencias solamente de piloto privado y comercial):
 - i) instrumentos – Avión
 - ii) instrumentos – Helicóptero
 - iii) instrumentos – Aeronave de despegue vertical
- c) Las siguientes habilitaciones son colocadas en la certificación de un instructor de vuelo cuando un solicitante cumple satisfactoriamente con los requisitos de entrenamiento y certificación de la habilitación buscada:
 - 1) Habilitaciones de categoría aeronave tripulada o aeronave pilotada a distancia:

- i) avión;
- ii) helicóptero;
- iii) planeador;
- iv) aeronave de despegue vertical.
- 2) Habilitaciones de clase para avión:
 - i) monomotor;
 - ii) multimotor.
- 3) Reservado.
- 4) Habilitaciones en instrumentos:
 - i) instrumentos – Avión;
 - ii) instrumentos – Helicóptero.
- d) Las siguientes habilitaciones son colocadas en la licencia de un instructor de teoría aeronáutica cuando un solicitante cumple satisfactoriamente con los requisitos de entrenamiento y certificación de la habilitación buscada:
 - 1) básico;
 - 2) avanzado;
 - 3) instrumentos.

61.7 Habilitaciones y licencias obsoletas.

- a) El titular de una licencia de piloto de globo libre expedida antes del 1ro. de noviembre del 1973, no debe ejercer el privilegio de esa licencia.
- b) El titular de una licencia de piloto que posee cualquiera de las siguientes habilitaciones de categoría, sin la asociada habilitación de clase no podrá ejercer los privilegios de esa habilitación de categoría:
 - 1) aeronave de ala rotativa;
 - 2) más liviano que el aire;
 - 3) helicóptero;
 - 4) autogiro.

61.8 Cambio de formato en las licencias: requisitos.

- a) Ninguna persona deberá realizar funciones como personal aeronáutico reconocido por el IDAC, a menos que dicha persona sea titular de una nueva licencia de personal aeronáutico, contentiva de una numeración única permanente, que corresponda al número de la cédula de identidad y electoral, expedida por la Junta Central Electoral dominicana (JCE).
- b) En consecuencia, toda licencia de personal aeronáutico distinta a la prescrita en el párrafo (a) de esta subsección quedará sin efecto ni valor alguno.

61.9 Reservado.

61.11 Licencia de piloto vencida y reexpedición.

- a) Ninguna persona que posea una habilitación o licencia de piloto vencida debe:
 - 1) ejercer los privilegios de esa habilitación o licencia de piloto; o
 - 2) actuar como piloto al mando o como un piloto requerido de la tripulación de vuelo de una aeronave de la misma categoría y clase especificada en la habilitación o licencia de piloto vencida.
- b) A partir del 1 de enero de 2012, excepto por las provisiones contempladas en el párrafo (d) de esta subsección, las siguientes licencias y sus habilitaciones que fueron emitidas antes de la promulgación de la Ley No. 491-06 de Aviación Civil de República Dominicana, publicada en la Gaceta Oficial No. 10399 del 28 de diciembre de 2006, y que no han sido actualizadas quedarán caducadas:
 - 1) una licencia de piloto de transporte de línea aérea;
 - 2) una licencia de piloto comercial;
 - 3) una licencia de piloto privado; y.
 - 4) una licencia de estudiante piloto.
- c) Una licencia de piloto expedida sobre la base de una licencia de piloto extranjera expirará en la fecha en que la licencia extranjera expire a menos que sea especificado de otra manera en la licencia de piloto dominicana. Una licencia sin una fecha de expiración es expedida al titular de la licencia vencida solo si esa persona cumple con los requisitos de la subsección 61.75 para la expedición de la licencia de piloto basado en una licencia de piloto extranjera.
- d) A una persona que haya sido titular de una de las licencias listadas en los párrafos (b)(1); (b)(2); (b)(3) y (b)(4) de esta subsección le puede, si así lo solicitare, ser expedida la licencia aplicable con los nuevos cambios prescritos en el párrafo (g) de esta subsección.
- e) Reservado.
- f) Reservado.
- g) A partir del 1 de enero de 2012, ninguna persona deberá realizar funciones reconocidas por el IDAC como piloto, instructor de vuelo o instructor de teoría aeronáutica, a menos que dicha persona sea titular de una nueva licencia de las prescritas bajo este RAD, contentiva de una numeración única permanente, que corresponda al número de su cédula de identidad y electoral, expedida por la Junta Central Electoral (JCE).

61.13 Expedición de licencias y certificados, habilitaciones y autorizaciones para personal aeronáutico.

- a) *Solicitud.*
 - 1) Un solicitante de una licencia, habilitación, o autorización de personal aeronáutico bajo este RAD, deberá someter la solicitud conforme al formato, proceso y documentación requerida, como ha sido establecido por el Director General.
 - 2) Un solicitante que cumple satisfactoriamente con los requisitos de entrenamiento y certificación para la licencia, habilitación, o autorización que procura, está calificado para recibir esa licencia de personal aeronáutico, habilitación, o autorización, en el formato

físico, o electrónico, o ambos, según como lo haya establecido el Director General.

b) *Limitaciones.*

- 1) A un solicitante que no puede cumplir con ciertas áreas de operación requeridas en el examen práctico por causa de limitaciones físicas, se le puede emitir una licencia, habilitación, o autorización de personal aeronáutico con la limitación apropiada puesta en la licencia de personal aeronáutico del solicitante a condición de que:
 - i) el solicitante sea capaz de cumplir todos los otros requisitos de certificación para la habilitación o autorización de personal aeronáutico que procura.
 - ii) la limitación física ha sido anotada por el IDAC en los registros médicos del solicitante; y
 - iii) el IDAC determine que la inhabilidad del solicitante para realizar un área en particular de operación no afectará adversamente la seguridad.
- 2) Una limitación colocada en la licencia de personal aeronáutico de una persona puede ser removida, a condición de que la persona demuestre al examinador la pericia satisfactoria en el área de operación apropiada a la licencia, habilitación, o autorización de personal aeronáutico que procura.

c) *Requisitos adicionales para autorizaciones de piloto Categoría II y Categoría III.*

- 1) Una autorización de piloto para Categoría II o Categoría III es expedida por medio de una carta de autorización como parte de la habilitación en instrumentos o licencia de piloto de transporte de línea aérea del solicitante.
- 2) En su expedición original, la autorización contiene las siguientes limitaciones:
 - i) para operaciones Categoría II, la limitación es 1,600 pies RVR y una altura de decisión de 150 pies; y
 - ii) para operaciones Categoría III, cada limitación inicial es especificada en el documento de autorización.
- 3) Las limitaciones en la autorización del piloto para Categoría II o Categoría III pueden ser removidas como sigue:
 - i) en el caso de limitaciones para Categoría II, una limitación es removida cuando el titular demuestra que desde el comienzo del sexto mes precedente, el titular ha hecho tres aproximaciones ILS Categoría II con una altura de decisión de 150 pies hasta un aterrizaje bajo condiciones actuales o simuladas por instrumentos.
 - ii) en el caso de limitaciones de categoría III, una limitación es removida como esté especificado en la autorización.
- 4) Para cumplir los requisitos de experiencia del párrafo c) 3) de esta subsección, y para el examen práctico requerido por este RAD para una autorización de piloto para categoría II o Categoría III, un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo puede ser utilizado si es aprobado por el IDAC de la manera como está prescrito en la subsección 61.4, para tal uso.

d) *Solicitud durante suspensión o cancelación.*

- 1) A menos que de otra manera sea autorizado por el IDAC, una persona cuya licencia de

piloto de instructor de vuelo o de instructor de teoría aeronáutica, haya sido suspendida, no puede aplicar para ninguna licencia, habilitación, o autorización durante el período de suspensión.

- 2) A menos que de otra manera sea autorizado por el IDAC, una persona cuya licencia de piloto, de instructor de vuelo autorizado, o de instructor de teoría, haya sido cancelada, de conformidad con el artículo No. 316 de la Ley No. 491-06 de Aviación Civil, no puede aplicar para ninguna nueva licencia, habilitación, o autorización.
- e) Conforme a lo establecido en el Artículo 114 de la Ley 491-06 de aviación civil, el IDAC tiene la facultad para:
- 1) expedir las licencias y sus habilitaciones correspondientes, así como validar, aprobar o autorizar la expedición de certificados médicos al personal aeronáutico con respecto a la capacidad psicofísica que los titulares de los mismos posean para ejercer sus funciones.
 - 2) supervisar la certificación, revalidación, convalidación, suspensión, reposición, revocación y cancelación de las licencias y las habilitaciones correspondientes, así como de los certificados médicos, según el procedimiento y los requisitos establecidos en el este reglamento.

61.14 Uso de sustancias psicoactivas (alcohol y drogas) y negativa a someterse a su prueba.

- a) Esta subsección aplica a un individuo que posee una licencia bajo este RAD y no está sujeto a los tipos de pruebas requeridos bajo el RAD 120.
- b) La negativa por parte del titular de una licencia expedida bajo este RAD para tomar una prueba de abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas, podrá motivar que se le apliquen las sanciones previstas en el RAD 20 sobre Sanciones Administrativas.
- c) Ningún titular de una licencia expedida bajo este RAD ejercerá los privilegios de su licencia y las habilitaciones relacionadas mientras se encuentre bajo los efectos de cualquier sustancia psicoactiva que pudiera impedirle ejercer dichas atribuciones en forma segura y apropiada.
- d) Todo titular de una licencia expedida bajo este RAD se abstendrá de todo abuso de sustancias psicoactivas y de cualquier otro uso indebido de las mismas.

61.15 Violaciones a las leyes y los RAD relacionadas con alcohol y drogas.

- a) Una sentencia por la violación a cualquier ley dominicana, relacionada con el cultivo, procesamiento, manufactura, venta, disposición, posesión, transportación, o importación de drogas narcóticas, marihuana, o drogas estimulantes o depresivas o sustancias narcóticas, son motivos para:
 - 1) rechazar una solicitud para cualquier licencia, habilitación, o autorización expedida bajo este RAD; o
 - 2) suspensión o cancelación de cualquier licencia, habilitación, o autorización expedida bajo este RAD.
- b) Cometer un acto prohibido por el RAD 91, subsección 91.17 (a) o 91.19 (a) es motivo para:

- 1) rechazar una solicitud para una licencia, habilitación, o autorización expedida bajo este RAD por un período de hasta 3 años después de la fecha del acto; o
 - 2) suspensión o cancelación de cualquier certificado, habilitación, o autorización expedida bajo este RAD.
- c) Conforme a lo establecido en el Artículo 316 de la Ley 491-06 de aviación, el IDAC puede cancelar la licencia del personal aeronáutico, cuando ocurra una o más de las siguientes situaciones:
- 1) haber sido condenado mediante sentencia por la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada, por homicidio o lesiones graves en el desempeño de sus funciones;
 - 2) haber sido objeto con más de dos sanciones por infracciones graves a la navegación aérea en un período de 24 meses;
 - 3) haber sido condenado a pena de detención o reclusión por tráfico ilícito de drogas;
 - 4) haber sido condenado por delitos cometidos contra la seguridad del Estado o cualquier otra infracción grave;
 - 5) usar la aeronave como medio para la comisión de un crimen; y
 - 6) utilizar documentos falsos frente a la autoridad aeronáutica, con el fin de obtener un certificado o licencia.

61.16 Negativa a presentarse a un examen de alcohol o proveer resultados de examen.

Una negativa a presentarse a un examen para determinar el porcentaje por peso de alcohol en la sangre, cuando es solicitado por una autoridad competente del IDAC, o por una persona física o jurídica con una delegación formal del IDAC o una autoridad policial en cumplimiento con el RAD 91, subsección 91.17 (c), o una negativa a proveer o autorizar la entrega de los resultados del examen requerido por el IDAC en cumplimiento con el RAD 91, subsección 91.17 (c) o (d), es motivo para:

- a) Rechazar una solicitud para cualquier licencia, habilitación, o autorización expedida bajo este RAD por un período de hasta 1 año; o
- b) Suspender cualquier licencia, habilitación, o autorización expedida bajo este RAD, por un período de hasta 1 año.

61.17 Licencia temporal.

- a) Una licencia temporal de piloto, instructor, o una habilitación, será expedida por un máximo de 60 días, dentro de cuyo período le será expedida una licencia permanente a una persona a quien el IDAC haya encontrado calificada bajo este RAD.
- b) Una habilitación o licencia temporal de piloto, instructor de vuelo, o instructor de teoría aeronáutica expira:
 - 1) en la fecha de vencimiento mostrada en la licencia;

- 2) a la fecha del recibo de la licencia permanente; o
- 3) al recibo de un aviso de que la licencia o la habilitación buscada ha sido negada o cancelada.

61.19 Período de validez de los certificados y licencias de piloto e instructor.

- a) *General.* El titular de una licencia no puede ejercer las atribuciones otorgadas por esa licencia o por las habilitaciones correspondientes, a menos que el titular mantenga la competencia y cumpla con los requisitos de competencia y experiencia reciente que establece este reglamento y otros referidos por éste.
- b) *Licencia de estudiante piloto.* Una licencia de estudiante piloto expira a los 24 meses calendario, partiendo del mes en el cual se expide (la fecha de expiración será el último día del último mes).
- c) *Otros certificados y licencias de piloto.* Una licencia de piloto (con excepción de una licencia de estudiante piloto) expedida bajo este RAD, es expedida sin una fecha de vencimiento específica. El titular de una licencia de piloto expedida en base a una licencia de piloto extranjera puede ejercer los privilegios de esa licencia solamente mientras la licencia de piloto extranjera de esa persona esté vigente.

Nota 1.- El mantenimiento de la competencia de los miembros de la tripulación de vuelo o de la tripulación de vuelo a distancia, dedicados a operaciones de transporte aéreo comercial, será determinada satisfactoriamente mediante una demostración de pericia durante las verificaciones de competencia efectuadas en vuelo de conformidad con las subsecciones 61.56, 61.57 y los RAD 121 y RAD 135.

Nota 2.- El mantenimiento de la competencia será consignada satisfactoriamente en los registros del operador aéreo o en el libro de vuelo personal del miembro de la tripulación de vuelo o del miembro de la tripulación de vuelo a distancia.

- d) *Licencia de instructor de vuelo.* Una licencia de instructor de vuelo:
 - 1) es efectiva solamente mientras el titular tenga una licencia de piloto vigente; y
 - 2) excepto según lo especificado en la subsección 61.197(b) de este RAD, expira a los 24 meses calendario a partir del mes en el cual fue expedida o renovada.
- e) *Licencia de instructor de teoría aeronáutica.* Una licencia de instructor de teoría aeronáutica expedida bajo este RAD, es expedida sin una fecha de vencimiento específica.
- f) *Entrega, suspensión, o cancelación.* Cualquier licencia expedida bajo este RAD deja de ser efectiva si se entrega, se suspende, o se cancela.
- g) *Devolución de licencia.* El titular de cualquier licencia expedida bajo este RAD que ha sido suspendida o cancelada debe devolver esa licencia al IDAC cuando le sea requerido por el IDAC.

61.21 Período de validez de la autorización al piloto para Categoría II y Categoría III (distinta a la usada bajo el RAD 121 y RAD 135).

- a) Una autorización al piloto para Categoría II o para Categoría III, expira al final del sexto mes calendario después del mes en el cual le fue expedido o renovado.
- b) Una vez que pase el examen práctico para la autorización al piloto para Categoría II o Categoría III, la autorización puede ser renovada para cada tipo de aeronave que la autorización

contiene.

- c) Una autorización al piloto para Categoría II o para Categoría III para un tipo de aeronave específico, para el cual una autorización se posee, no será renovada más allá de 12 meses calendario, partiendo del mes en el cual el examen práctico fue ejecutado en ese tipo de aeronave.
- d) Si el titular de una autorización al piloto para Categoría II o para Categoría III pasa un examen práctico para la renovación en el mes antes de la autorización expirar, al titular se le considera haberlo pasado durante el mes en que la autorización expiró.

61.23 Certificados Médicos: requisitos y período de validez.

- a) *Operaciones que requieren un certificado médico.* Excepto como está provisto en el párrafo (b) de esta subsección, una persona:
 - 1) Debe poseer un certificado médico de primera clase para las operaciones que requieren:
 - i) una licencia de piloto comercial;
 - ii) una licencia de piloto de transporte de línea aérea;
 - iii) una Licencia de piloto con tripulación múltiple.
 - 2) Debe poseer al menos un certificado médico de segunda clase para las operaciones que requieren:
 - i) una licencia de piloto privado;
 - ii) una licencia de estudiante piloto.
 - 3) Debe poseer al menos un certificado médico de tercera clase cuando ejerce los privilegios de una licencia de instructor de vuelo, si la persona no está actuando como piloto al mando o como un miembro requerido de la tripulación de vuelo;
- b) *Operaciones que no requieren de un certificado médico.* No es requerido que una persona posea un certificado médico válido:
 - 1) Los pilotos de ultralivianos que operen bajo el RAD 103;
 - 2) Cuando ejerce los privilegios de una licencia de estudiante piloto en procura de una licencia de piloto con una habilitación en categoría planeador o habilitación en clase globo libre.
 - 3) Cuando ejerce los privilegios de una licencia de instructor de vuelo si la persona no está actuando como piloto al mando o sirviendo como un piloto requerido de la tripulación de vuelo;
 - 4) Cuando ejerce los privilegios de una licencia de instructor de teoría aeronáutica;
 - 5) Cuando actúa como un inspector de operaciones del IDAC, personal aeronáutico examinador o personal aeronáutico chequeador durante la administración de un examen o chequeo para una licencia, habilitación, o autorización conducida en un planeador, globo libre, simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo; o
 - 6) Cuando toma un examen práctico o chequeo de pericia para una licencia, habilitación, autorización o privilegio de operación conducida en un planeador, globo libre, simulador

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo.

- c) *Período de validez de un certificado médico.* Excepto la validez por doce (12) meses de un certificado médico de primera clase que se emplea para operaciones agrícolas, utilice la siguiente tabla para determinar la duración de cada clase de certificado médico:

Tabla de validez de los certificados médicos (subsección 61.23(c))

Si usted es titular de un:	Y en la fecha del examen más reciente usted tenía:	Y usted conduce una operación que requiere:	Entonces, su certificado médico expira, para ese tipo de operación, al final del último día del:
(1) <u>Certificado Médico Clase I</u>	(i) menos de 40 años.	Una Licencia de: Piloto de Transporte de Línea Aérea o Piloto Comercial.	Décimo segundo (12º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(ii) 40 años o más.	Una Licencia de: Piloto de Transporte de Línea Aérea o Piloto Comercial, cuando ofrece servicios de transporte aéreo comercial como único tripulante de vuelo requerido.	Sexto (6º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. Décimo segundo (12º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico en caso de tripulación de dos pilotos o más.
	(iii) 60 años o más.	Una Licencia de: Piloto de Transporte de Línea Aérea, Piloto Comercial o Piloto con Tripulación de Dos Pilotos o más cuando ofrece servicios de transporte aéreo comercial.	Sexto (6º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(iv) menos de 40 años.	Una Licencia de: Piloto Privado, Estudiante piloto, Piloto a distancia o Controlador de Tránsito Aéreo.	Trigésimo sexto (36º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(v) 40 años o más.	Una Licencia de: Piloto Privado, Estudiante piloto, Piloto a distancia o Controlador de Tránsito Aéreo.	Vigésimo cuarto (24º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(vi) 50 años o más.	Una Licencia de: Piloto Privado, Estudiante piloto, Piloto a distancia o Controlador de Tránsito Aéreo.	Décimo segundo (12º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(vii) Cualquier edad.	Una Licencia de: Ingeniero de Vuelo, o Navegante.	Décimo segundo (12º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

(2) <u>Certificado Médico Clase 2</u>	(i) Menos de 40 años.	Una Licencia de: Piloto Privado, Estudiante piloto, Piloto a distancia o Controlador de Tránsito Aéreo.	Trigésimo sexto (36°) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(ii) 40 años o más.	Una Licencia de: Piloto Privado, Estudiante piloto, Piloto a distancia o Controlador de Tránsito Aéreo.	Vigésimo cuarto (24°) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(iii) Cualquier edad.	Una Licencia de: Ingeniero de Vuelo, Navegante o Instructor de Vuelo Autorizado.	Décimo segundo (12°) mes después del mes de la fecha de examen mostrada.
(3) <u>Certificado Médico Clase 3</u>	(i) menos de 40 años.	Una Licencia de: Controlador de Tránsito Aéreo o Piloto a distancia.	Trigésimo sexto (36°) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(ii) 40 años o más.	Una Licencia de: Controlador de Tránsito Aéreo o Piloto a distancia.	Vigésimo cuarto (24°) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(iii) Cualquier edad.	Licencia de: Instructor de Vuelo Autorizado, Estudiante Piloto a distancia o Estudiante Controlador de Tránsito Aéreo.	Trigésimo sexto (36°) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico.
	(iv) 50 años o más.	Licencia de: Piloto a distancia o Controlador de Tránsito Aéreo.	Décimo segundo (12°) mes después del mes de la fecha de examen mostrada.

61.25 Cambio de datos personales.

- a) Todo piloto o instructor al hacer una solicitud de cambio de datos personales deberá hacerlo de la forma y manera que esté establecida por el Director General. Toda solicitud consistirá al menos en lo siguiente:
 - 1) Cambio de nombre o apellido.
 - 2) Inclusión o eliminación de apellido de la mujer casada.
 - 3) Cambio de dirección física.
 - 4) Cambio de dirección de correo electrónico.
 - 5) Estatus legal (casado o soltero).
 - 6) Teléfonos.
- b) El titular de una licencia de piloto o instructor, quien ha hecho algún cambio en cualquiera de los datos prescritos en el párrafo (a) de esta subsección o no ha actualizado sus datos según lo prescrito en el párrafo (c) de esta subsección, no podrá, después de (30) días a partir de esa fecha, ejercer los privilegios de la licencia a menos que el titular haya notificado al

Departamento Licencias al Personal Aeronáutico del IDAC sobre los nuevos cambios a cualquiera de los datos antes descritos.

- c) Sin perjuicio a lo establecido en los párrafos (a) y (b) de esta subsección, cada piloto o instructor titular de una licencia emitida bajo este RAD deberá actualizar sus datos personales descritos en el párrafo (a) de esta subsección durante el mes de la fecha de nacimiento.

61.27 Entrega voluntaria, intercambio de licencia o renuncia temporal a los privilegios de su licencia y sus habilitaciones.

- a) El titular de una licencia expedida bajo este RAD puede voluntariamente entregarla para:
- 1) cancelación;
 - 2) expedición de una licencia de menor grado; u
 - 3) otra licencia con habilitaciones específicas eliminadas.
- b) Cualquier solicitud hecha bajo el párrafo (a) de esta subsección debe incluir la siguiente declaración firmada o su equivalente: “Este pedido es hecho por mis propias razones, con completo conocimiento de que mi (insertar el nombre de la licencia o habilitación, como sea apropiado) pueda no ser reexpedida a mí a menos que yo pase de nuevo los exámenes prescritos para su expedición.”

61.29 Duplicado por pérdida o destrucción de licencia de piloto, certificado médico o resultado del examen escrito.

- a) *Solicitud de duplicado por destrucción o pérdida de licencia.* Una solicitud para el duplicado de una licencia destruida o perdida debe hacerse de la forma y manera que prescriba el Director General.
- b) La persona cuya licencia, certificado médico o el resultado de un examen expedidos bajo este reglamento se hayan extraviado, puede obtener una constancia del IDAC confirmando que los mismos fueron expedidos.
- c) El documento contentivo de la denuncia, debidamente recibido por el IDAC, servirá de base para la emisión de una licencia temporal por un período no mayor de 60 días, pendientes a la emisión del duplicado expedido bajo el párrafo (a) o (b) de esta subsección, a menos que tenga lugar el término de vigencia previsto o sea notificado que la licencia ha sido suspendida o cancelada.

61.31 Requisitos de habilitación en tipo, entrenamiento adicional y requisitos para autorización.

- a) *Habilitaciones en tipo requeridas.* Una persona que actúa como piloto al mando de cualquiera de las siguientes aeronaves debe poseer una habilitación en tipo para esa aeronave:
- 1) Aeronave grande (excepto globos o dirigibles más livianos que el aire).
 - 2) Aviones impulsados por turborreactores.
 - 3) Otra aeronave especificada por el IDAC a través de procedimientos de certificado de tipo de aeronave.
- b) *Autorización en lugar de habilitación en tipo.* Una persona puede ser autorizada a operar sin habilitación en tipo por un período necesario para realizar el vuelo, una aeronave que requiere

una habilitación en tipo, a condición de que:

- 1) el IDAC haya autorizado el vuelo;
 - 2) el IDAC haya determinado que un nivel equivalente de seguridad puede ser logrado a través de las limitaciones de operación en la autorización;
 - 3) la persona muestra que el cumplimiento con el párrafo (a) de esta subsección es impráctico para el vuelo; y
 - 4) el vuelo:
 - i) solo involucra un vuelo ferry, vuelo de entrenamiento, vuelo de prueba, o examen práctico para una habilitación o licencia de piloto;
 - ii) es dentro de República Dominicana;
 - iii) no involucra operaciones por compensación o pago a menos que la compensación o pago involucre el pago para el uso de la aeronave para entrenamiento o para tomar un examen práctico; e
 - iv) involucra solo el transporte de miembros de la tripulación de vuelo considerados como esenciales para el vuelo.
 - 5) Si el vuelo no puede ser realizado dentro del tiempo límite de la autorización, el IDAC puede autorizar un período adicional para realizar otro vuelo.
- c) *Categoría de aeronave, clase, y habilitaciones en tipo: limitaciones en el transporte de personas, u operación por compensación o pago.* A menos que una persona posea una habilitación de categoría, clase, y tipo (si una habilitación en clase y tipo es requerida) que aplique a la aeronave, esa persona no podrá actuar como piloto al mando de una aeronave que esté llevando otra persona, o es operada por compensación o pago. Esa persona tampoco puede actuar como piloto al mando de esa aeronave por compensación o pago.
- d) *Categoría de aeronave, clase, y habilitaciones de tipo: limitaciones en la operación de una aeronave como piloto al mando.* Para servir como el piloto al mando de una aeronave, una persona debe:
- 1) poseer la habilitación en categoría, clase, y tipo (si una habilitación de clase y habilitación de tipo son requeridas) apropiada para la aeronave a ser volada;
 - 2) estar recibiendo entrenamiento para el propósito de la obtención adicional de una habilitación en la licencia de piloto que sea apropiada a esa aeronave, y estar bajo la supervisión de un instructor autorizado; o
 - 3) haber recibido el entrenamiento requerido por este RAD que sea apropiado a la habilitación de categoría, clase y tipo (si una clase o habilitación tipo es requerida) para la aeronave a ser volada, y haber recibido los endosos requeridos de un instructor que esté autorizado a proveer los endosos requeridos para vuelo solo en esa aeronave.
- e) *Entrenamiento adicional requerido para operar aviones complejos.*
- 1) Excepto como está provisto en el párrafo (e)(2) de esta subsección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de un avión complejo (un avión que tiene un tren de aterrizaje retractable, aletas hipersustentadoras (flaps), y ángulo de hélice controlable; o, en el caso de un avión acuático, aletas hipersustentadoras (flaps), y ángulo de hélice controlable), a

menos que la persona haya:

- i) recibido y registrado entrenamiento en tierra y en vuelo de un instructor autorizado en un avión complejo, o en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que sea representativo de un avión complejo, y que haya sido encontrado proficiente en la operación y en los sistemas del avión; y
 - ii) haya recibido en algún momento, por parte de un instructor autorizado, el endoso en el libro de registro de vuelo del piloto certificando que la persona es proficiente a operar un avión complejo.
- 2) El entrenamiento y endoso requerido por el párrafo (e)(1) de esta subsección, no es requerido si la persona ha registrado tiempo de vuelo como piloto al mando de un avión complejo, o en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que sea representativo de un avión complejo antes del 1 de abril de 2007.
- f) *Entrenamiento adicional requerido para operar aviones de alto rendimiento.*
- 1) Excepto como está provisto en el párrafo (f)(2) de esta subsección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de un avión de alto rendimiento (un avión con un motor de más de 200 caballos de fuerza), a menos que la persona haya:
 - i) recibido y registrado entrenamiento en tierra y en vuelo por parte de un instructor autorizado en un avión de alto rendimiento, o en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que es representativo de un avión de alto rendimiento, y haber sido encontrado competente en la operación y en los sistemas del avión; y
 - ii) haya recibido en algún momento, por parte de un instructor autorizado, el endoso en el libro de registro de vuelo del piloto certificando que la persona es proficiente para operar un avión de alto rendimiento.
 - 2) El entrenamiento y endoso requerido por el párrafo (f)(1) de esta subsección no es requerido si la persona ha registrado tiempo de vuelo como piloto al mando de un avión de alto rendimiento, o en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que sea representativo de un avión de alto rendimiento antes del 1 de abril de 2007.
- g) *Entrenamiento adicional requerido para operar aeronave presurizada capaz de operar a grandes alturas.*
- 1) Excepto como está provisto en el párrafo (g)(3) de esta subsección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave presurizada (una aeronave que tiene un techo de servicio o altura máxima de operación, cualquiera que sea menor, encima de 25,000 pies MSL) a menos que esa persona haya recibido y registrado entrenamiento en tierra por parte de un instructor autorizado y obtenido un endoso en el libro de registro de vuelo del piloto o registro de entrenamiento de la persona por parte de un instructor autorizado que certifica que la persona ha realizado satisfactoriamente el entrenamiento en tierra. El entrenamiento de tierra debe incluir al menos los siguientes temas:
 - i) meteorología y aerodinámica a gran altura;
 - ii) respiración;
 - iii) efectos, síntomas, y causas de hipoxia y cualquier otra enfermedad a gran altura;
 - iv) duración del estado de conciencia sin oxígeno suplementario;

- v) efectos del uso prolongado de oxígeno suplementario;
 - vi) causas y efectos de la expansión de gas y formación de burbujas de gas;
 - vii) medidas preventivas para eliminación de la expansión de gas, formación de burbujas de gas y enfermedad a gran altura;
 - viii) fenómenos físicos e incidentes de descompresión; y
 - ix) cualquier otro aspecto fisiológico de vuelo a gran altura.
- 2) Excepto como está provisto en el párrafo (g)(3) de esta subsección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave presurizada a menos que esa persona haya recibido y registrado entrenamiento de un instructor autorizado en una aeronave presurizada, o en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que es representativo de una aeronave presurizada, y obtenido un endoso de su entrenamiento en el libro de registro de vuelo del piloto por parte de un instructor autorizado que encuentra a la persona proficiente en la operación de una aeronave presurizada. El entrenamiento de vuelo debe incluir al menos los siguientes temas:
- i) operaciones normales en vuelo de travesía mientras opera encima de 25,000 pies MSL;
 - ii) procedimientos de emergencia apropiados para descompresión rápida simulada sin despresurizar en la realidad a la aeronave; y
 - iii) procedimientos de descenso de emergencia.
- 3) El entrenamiento y endoso requerido por los párrafos (g)(1) y (g)(2) de esta subsección no son requeridos si la persona puede documentar realización satisfactoria de cualquiera de las siguientes en una aeronave presurizada, o en un simulador de vuelo o un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que sea representativo de una aeronave presurizada:
- i) sirviendo como piloto al mando antes del 1 de abril de 2007;
 - ii) completado un chequeo de pericia para una habilitación o licencia de piloto antes del 1 de abril de 2007;
 - iii) completando un chequeo oficial de piloto al mando conducido por los servicios militares de República Dominicana; o
 - iv) completando un chequeo de pericia de piloto al mando bajo el RAD 121 o 135 conducido por el IDAC o por un piloto chequeador designado por el IDAC.
- h) *Entrenamiento adicional en tipo específico de aeronave.* Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave que el IDAC ha determinado que requiere entrenamiento específico-tipo de aeronave a menos que la persona haya:
- 1) recibido y registrado *entrenamiento específico-tipo de aeronave*, o en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que sea representativo de ese tipo de aeronave; y
 - 2) recibido un endoso en el libro de registro de vuelo del piloto por parte de un instructor autorizado, que ha encontrado la persona proficiente en la operación de la aeronave y en sus sistemas.
- i) *Entrenamiento adicional requerido para operar aviones convencionales (de patín de cola).*

- 1) Excepto como está provisto en el párrafo (i) (2) de esta subsección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de un avión convencional (de patín de cola), a menos que esa persona haya recibido y registrado un endoso en el libro de registro de vuelo del piloto de la persona por parte de un instructor autorizado que encuentra a la persona proficiente en la operación de un avión convencional. El entrenamiento de vuelo debe incluir al menos las siguientes maniobras y procedimientos:
 - i) despegues y aterrizajes normales y con viento cruzado;
 - ii) aterrizajes en rueda (a menos que el fabricante haya recomendado en contra de esos tipos de aterrizajes) y;
 - iii) procedimientos de aborto de aterrizaje (*go-around*).
 - 2) El entrenamiento y endoso requerido en el párrafo (i)(1) de esta subsección no es requerido si la persona registró tiempo de piloto al mando en un avión convencional antes del 1 de abril de 2007.
- j) *Entrenamiento adicional requerido para operar un planeador.*
- 1) Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de un planeador:
 - i) usando procedimientos de remolque en tierra (*ground- tow*), a menos que esa persona haya realizado satisfactoriamente entrenamiento en tierra y en vuelo sobre procedimientos y operaciones de remolque en tierra, y haya recibido un endoso por parte de un instructor autorizado que certifica en el libro de registro de vuelo del piloto, que el piloto ha sido encontrado proficiente en procedimientos y operaciones de remolque en tierra;
 - ii) usando procedimientos de remolque aéreo, a menos que esa persona haya realizado satisfactoriamente entrenamiento en tierra y en vuelo en operaciones y procedimientos de remolque aéreo, y haya recibido un endoso por parte de un instructor autorizado que certifica en el libro de registro de vuelo del piloto, que el piloto ha sido encontrado proficiente en procedimientos y operaciones de remolque aéreo; o
 - iii) usando procedimientos de auto lanzamiento (*self launch*), a menos que esa persona haya realizado satisfactoriamente entrenamiento en tierra y en vuelo en operaciones y procedimientos de auto lanzamiento (*self launch*), y haya recibido un endoso por parte de un instructor autorizado que certifica en el libro de registro de vuelo del piloto que el piloto ha sido encontrado proficiente en procedimientos y operaciones de auto lanzamiento (*self launch*); o
 - 2) El titular de una habilitación de planeador expedida antes del 1 de abril de 2007 se considera estar en cumplimiento con este párrafo en cuanto a los requisitos de entrenamiento y de endoso en el libro de registro de vuelo del piloto para el privilegio de la operación específica para el cual el titular ya está calificado.
- k) *Entrenamiento adicional requerido para operaciones con gafas de visión nocturna.*
- 1) Con excepción de lo dispuesto en el párrafo (k)(3) de esta subsección, una persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave que utilice gafas de visión nocturna si esta persona recibe y registra entrenamiento en tierra de un instructor autorizado y obtiene un endoso en el libro de vuelo o registro de entrenamiento de un instructor autorizado que certifique que la persona ha completado el entrenamiento en tierra. El entrenamiento en

tierra debe incluir los siguientes temas:

- i) las partes aplicables de este reglamento que se refieren a las limitaciones de las gafas de visión nocturna y las operaciones de vuelo;
 - ii) los factores aeromédicos relacionados con el uso de gafas de visión nocturna, incluyendo la forma de proteger la visión nocturna, cómo los ojos se adaptan a la noche, las tensiones auto-impuestas que afectan a la visión nocturna, efectos de la iluminación en la visión nocturna, las claves utilizadas para estimar la distancia y la percepción de la profundidad durante la noche, y las ilusiones visuales;
 - iii) operaciones normales, anormales y de emergencia de los equipos de gafas de visión nocturna;
 - iv) el funcionamiento de las gafas de visión nocturna y la interpretación de la escena; y
 - v) la planificación de vuelo para la operación con gafas de visión nocturna, incluyendo la interpretación nocturna del terreno y los factores que afectan a la interpretación del terreno.
- 2) Excepto como se establece en el párrafo (k) (3) de esta subsección, una persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave utilizando gafas de visión nocturna solamente si esa persona recibe y registra entrenamiento de vuelo de un instructor autorizado y obtiene un endoso en su libro de vuelo o registro de entrenamiento de un instructor autorizado quien encontró a la persona competente en el uso de gafas de visión nocturna. El entrenamiento de vuelo debe incluir las siguientes tareas:
- i) chequeo antes del vuelo y uso de sistemas de iluminación internos y externos de las aeronaves para las operaciones con gafas de visión nocturna;
 - ii) chequeo antes del vuelo de las gafas de visión nocturna para las operaciones con gafas de visión nocturna;
 - iii) las técnicas apropiadas de pilotaje cuando se utilice gafas de visión nocturna durante las fases de vuelo de despegue, ascenso, en ruta, descenso y aterrizaje; y
 - iv) operaciones de vuelos normales, anormales, y de emergencia usando gafas de visión nocturna.
- 3) Los requisitos de los puntos (k)(1) y (2) de esta subsección no se aplican si una persona puede documentar la finalización satisfactoria de cualquiera de los siguientes chequeos de competencia del piloto usando gafas de visión nocturna en una aeronave:
- i) un chequeo de competencia del piloto en operaciones con gafas de visión nocturna realizada por un instructor calificado del Ministerio de Defensa;
 - ii) un chequeo de competencia de vuelo del piloto en operaciones con gafas de visión nocturna bajo el RAD 135 conducido por un inspector de Operaciones del IDAC, un personal aeronáutico chequeador o un personal aeronáutico examinador;
 - iii) un chequeo de competencia de vuelo del piloto en operaciones con gafas de visión nocturna realizada por un fabricante de gafas de visión nocturna o un instructor autorizado, cuando el piloto:
 - A) es empleado de una institución de mantenimiento del orden o seguridad nacional tales como las FARD, DNCD, PN, o similar; y

B) ha registrado por lo menos 20 horas como piloto al mando en operaciones con gafas de visión nocturna.

l) *Excepciones.*

- 1) Esta subsección no requiere una habilitación en categoría y clase para aeronaves que no han sido certificadas como aviones, dirigibles, globos libres, helicópteros, planeadores y aeronaves de despegue vertical.
- 2) Las limitaciones de habilitación de esta subsección no aplican a:
 - i) un solicitante cuando toma un examen práctico suministrado por un examinador;
 - ii) el titular de una licencia de estudiante piloto;
 - iii) el titular de una licencia de piloto cuando opera una aeronave bajo la autoridad de:
 - A) una licencia provisional; o
 - B) una licencia experimental, a menos que la operación involucre transporte de pasajeros.

61.32 Requisitos de entrenamiento y evaluación de competencia para habilitación en tipo adicional - Piloto a distancia.

- a) Para solicitar adicionar en la licencia de Piloto a distancia una habilitación en tipo para un RPA y su correspondiente RPS certificados para volar con una tripulación mínima de por lo menos dos pilotos a distancia, la persona debe haber adquirido, bajo la debida supervisión, experiencia en el tipo de RPA y RPS conexas, o en un FSTD, en los aspectos siguientes:
 - 1) Procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;
 - 2) Procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relacionados con fallas y mal funcionamiento de equipo, tal como el motor, el enlace C2, los sistemas y la célula;
 - 3) Procedimientos de vuelo por instrumentos, comprendidos los procedimientos de aproximación, de aproximación frustrada y de aterrizaje por instrumentos en condiciones normales, anormales y de emergencia, incluso la falla simulada de motor; y
 - 4) Instrucción para la prevención y la recuperación de la pérdida del control de la aeronave.

Nota 1. — *En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868), figuran los procedimientos de instrucción para la prevención y la recuperación de la pérdida de control.*

Nota 2. — *En el Manual de instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave (Doc. 10011), figura orientación sobre la instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control.*

Nota 3. — *En el Manual de criterios para calificar los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (Doc. 9625) se proporciona orientación sobre la aprobación de dispositivos de instrucción de simulación de vuelo para la instrucción relativa a la prevención y recuperación de la pérdida de control.*

Nota 4. — *La instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave puede integrarse en el programa de habilitación de tipo o impartirse inmediatamente después, como módulo adicional.*

- 5) Procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación incluyendo la asignación de tareas del piloto a distancia; la cooperación de la tripulación y la utilización de listas de verificación;

Nota. — Véase la subsección 61.269 sobre las condiciones exigidas a los pilotos a distancia que imparten instrucción de RPAS.

- b) Además de lo prescrito en el párrafo (a) de esta subsección, la persona debe haber demostrado poseer las competencias requeridas para la operación segura del tipo de RPA y RPS conexas de que se trate, y haber demostrado la pericia requerida para la gestión del enlace C2, correspondientes a las funciones de piloto al mando a distancia o de copiloto a distancia, según el caso.
- c) El IDAC puede aprobar la utilización de un FSTD para la adquisición de experiencia o la ejecución de las maniobras exigidas durante la demostración de competencias, a los efectos de la expedición de una licencia o habilitación de piloto a distancia si el FSTD utilizado es apropiado para tal fin.

61.33 Exámenes: procedimientos generales.

Los exámenes prescritos por, o bajo este RAD, son impartidos en momentos y lugares, y por personas designadas por el IDAC.

61.34 Exámenes de conocimiento: Hacer trampas u otras conductas no autorizadas.

- a) Un solicitante de un examen de conocimiento no podrá:
 - 1) copiar o sacar del lugar intencionalmente cualquier examen de conocimiento;
 - 2) dar a otro solicitante o recibir de otro solicitante cualquier parte o copia de un examen de conocimiento;
 - 3) dar o recibir asistencia en un examen de conocimiento durante el periodo en que se realiza el examen;
 - 4) realizar cualquier parte de un examen de conocimiento en nombre de otra persona;
 - 5) estar representado por, o representar a otra persona para un examen de conocimiento;
 - 6) utilizar cualquier material o ayuda durante el período que se esté realizando el examen, a menos que este específicamente autorizado para ello por el Director General; y
 - 7) causar, ayudar o participar intencionalmente en cualquier acto prohibido por esta subsección.
- b) Un solicitante que el Director General determine que ha cometido un acto prohibido por el párrafo (a) de esta subsección tiene prohibido, durante un (1) año después de la fecha de cometer el acto:
 - 1) solicitar cualquier licencia, certificado, habilitación o autorización emitida conforme este RAD; y
 - 2) solicitar o tomar cualquier examen conforme a este RAD.
- c) Cualquier licencia, certificado o habilitación que posea un solicitante podrá suspenderse o revocarse si el Director General determina que esa persona ha cometido un acto prohibido por el párrafo (a) de esta subsección.

61.35 Prueba de conocimiento: prerequisites y notas de calificación.

- a) Todo solicitante para un examen escrito de conocimiento deberá cumplir con los requisitos

aplicables a la clase de licencia que busca según están contemplados en las subsecciones 61.105, 61.125, 61.155, 61.185 y 61.225.

- b) El IDAC especificará la nota mínima para pasar.

61.36 Dispensa para pilotos y estudiantes extranjeros que están cursando estudios en escuelas nacionales.

- a) Distinto de lo prescrito en la subsección 61.42, todo ciudadano extranjero que previo al 5 de enero de 2010 se encuentre cursando o haya terminado estudios en procura de la obtención de una licencia dominicana de piloto y sus habilitaciones, podrá ser favorecido con la aceptación, por parte del IDAC, para continuar su proceso en procura de obtención de la licencia para personal aeronáutico solicitada.
- b) Excepto de la manera como está provisto en el párrafo (d) de esta subsección, ninguna persona extranjera titular de una licencia emitida bajo este RAD quedará habilitado para continuar ejerciendo los privilegios prescritos en dicha licencia después de un período de 12 meses calendario desde la fecha de haber obtenido esa licencia dominicana, o 12 meses calendario después del 5 de enero de 2010 para los ciudadanos extranjeros portadores de licencias dominicanas al momento de dicha fecha.
- c) En cumplimiento con lo prescrito en el párrafo (b) de esta subsección, todo ciudadano extranjero titular de una licencia emitida bajo los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos deberá entregar su licencia a la autoridad representativa del Dpto. de Licencias del IDAC al final del período que se contempla en este mencionado párrafo.
- d) A un ciudadano extranjero, cuya licencia expirare conforme está prescrito en el párrafo (b) de esta subsección, le puede ser otorgado en sustitución de dicha licencia, un certificado de piloto bajo la subsección 61.42, cuando así lo solicitare.

61.37 Conversión de licencias extranjeras para ciudadanos dominicanos.

- a) Toda persona de nacionalidad dominicana, titular de una licencia y habilitaciones de piloto privado, piloto comercial, piloto de transporte de línea aérea, instructor de vuelo, instructor de teoría aeronáutica, piloto con tripulación de dos pilotos o más y piloto a distancia otorgada por un Estado extranjero contratante del convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago de 1944), tiene derecho a solicitar la conversión de la licencia extranjera por una licencia dominicana siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos:
 - 1) Sea titular de una licencia de piloto extranjera que:
 - i) no está bajo una orden de cancelación o suspensión por el país que expidió la licencia de piloto; y
 - ii) no conste con una declaración afirmando que el solicitante no ha reunido todos los estándares de OACI para la licencia;
 - 2) Posea un certificado médico vigente expedido bajo el RAD 67 o un certificado médico vigente expedido por el país que expidió la licencia extranjera de la persona; y
 - 3) Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.61.
 - 4) Presentar el libro de vuelo, u otro documento pertinente que registre su experiencia aeronáutica;

- 5) Excepto para personal aeronáutico titular de una licencia dominicana, haber pasado satisfactoriamente una evaluación escrita y oral sobre el sistema aeronáutico de República Dominicana, en los siguientes aspectos:
- i) El espacio aéreo dominicano (AIP);
 - ii) Reglamento Aeronáuticos dominicanos; y
 - iii) Ley No. 491-06 de Aviación Civil Dominicana.
- b) Toda solicitud para obtención de la conversión de una licencia extranjera bajo esta subsección debe hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que sido establecido por el Director General del IDAC.
- c) Toda persona de nacionalidad dominicana, titular de una licencia extranjera de piloto privado, piloto comercial, piloto de transporte de línea aérea, instructor de vuelo, instructor de teoría aeronáutica, piloto con tripulación de dos pilotos o más y piloto a distancia, otorgada por las autoridades descritos en el párrafo (a) de esta subsección, convertida en una licencia dominicana mantendrán sus privilegios requeridos en las subsecciones 61.113, 61.133 (a) 61.167 (a), 61.193, 61.231 y 61.265 (a) del RAD 61.

61.39 Prerrequisitos para los exámenes prácticos.

- a) Excepto como está dispuesto en los párrafos (b) y (c) de esta subsección, para ser elegible para un examen práctico para una licencia o habilitación expedida bajo este RAD, un solicitante debe:
- 1) pasar la requerida prueba de conocimientos dentro del período de 24 meses calendario, precediendo al mes en que el solicitante completa el examen práctico, si es requerido una prueba de conocimientos;
 - 2) presentar el reporte de la prueba de conocimiento a la hora de la aplicación para el examen práctico, si es requerida una prueba de conocimientos;
 - 3) haber realizado satisfactoriamente el entrenamiento requerido y obtenido la experiencia aeronáutica mandada por este RAD para la licencia o habilitación que se procura;
 - 4) poseer al menos un certificado médico de tercera clase, si es requerido un certificado médico;
 - 5) reunir el requisito de edad prescrito por este RAD para la expedición de una licencia, o habilitación buscada;
 - 6) tener una autorización, si es requerida por este RAD, en el libro de registro de vuelo del solicitante o registro de entrenamiento que haya sido firmado por un instructor autorizado que certifique que el solicitante:
 - i) ha recibido y anotado tiempo de entrenamiento dentro de los 60 días que preceden a la fecha de solicitud, en preparación para el examen práctico; y
 - ii) estar preparado para el examen práctico requerido; y
 - iii) haber demostrado los conocimientos satisfactorios de las áreas sometidas en las cuales el solicitante estaba deficiente en la prueba de conocimiento de personal aeronáutico; y
- b) No obstante, las disposiciones de los párrafos (a)(1) y (2) de esta subsección, un solicitante para

una licencia de piloto de transporte de línea aérea, o una habilitación adicional para una licencia de transporte de línea aérea, puede tomar el examen práctico para esa licencia o habilitación con un reporte de la prueba de conocimientos expirada, siempre que el solicitante:

- 1) Esté empleado como tripulante de vuelo por un titular del certificado bajo los RAD 121 o 135, a la hora del examen práctico, y haya cumplido satisfactoriamente los entrenamientos aprobados del operador:
 - i) programa de entrenamiento para calificación de piloto al mando de una aeronave que sea apropiada a la licencia o habilitación buscada; y
 - ii) requisitos de entrenamiento de calificación apropiados para la habilitación y licencia buscadas; o
 - 2) Estar empleado como tripulante de vuelo en operaciones de transporte aéreo militar regular en República Dominicana a la hora del examen práctico, y haya cumplido el programa de entrenamiento para habilitación de piloto al mando de aeronave, que sea apropiado para la licencia y habilitación buscada.
- c) Una persona no es requerida a cumplir con las disposiciones del párrafo (a)(6) de esta subsección si esa persona:
- 1) posee una licencia de piloto extranjera expedida por un Estado contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil que por lo menos autoriza los privilegios de piloto de la licencia de personal aeronáutico que es buscada;
 - 2) esté aplicando para una habilitación de tipo solamente, o una habilitación de clase, asociada con la habilitación de tipo; o
 - 3) está aplicando para una licencia de piloto de transporte de línea aérea, o una habilitación adicional a dicha licencia en una aeronave que no requiera un examen práctico para una habilitación de tipo.
- d) Si todas las áreas del examen práctico para una licencia o una habilitación no son completadas en una misma fecha, todas las áreas restantes del examen deben ser completadas satisfactoriamente no más tarde de 60 días calendario después de la fecha en la cual el solicitante inició la prueba.
- e) Si todas las áreas del examen práctico para una licencia o una habilitación no son completadas satisfactoriamente dentro de los 60 días calendario después de la fecha en que el solicitante comenzó la prueba, éste deberá retomar el examen práctico entero, incluyendo las áreas completadas satisfactoriamente.

61.41 Entrenamiento de vuelo recibido de instructores en vuelo no certificados por el IDAC.

- a) Una persona puede acreditar entrenamiento de vuelo hacia los requisitos de una licencia de piloto o habilitación expedidos bajo este RAD, si esa persona ha recibido el entrenamiento de:
 - 1) un instructor de vuelo del Ministerio de Defensa bajo un programa de entrenamiento para pilotos militares ya sea de:
 - i) República Dominicana; o
 - ii) un estado extranjero contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil.
 - 2) un instructor de vuelo que esté autorizado a impartir tal entrenamiento por la autoridad de licencias de un Estado extranjero contratante de la Convención Internacional de Aviación

Civil, y el entrenamiento es dado fuera de República Dominicana.

- b) Un instructor de vuelo descrito en el párrafo (a) de esta subsección está autorizado solamente a dar endoso para certificar el entrenamiento que ha dado.

61.42 Prohibiciones y provisiones especiales para certificación de pilotos extranjeros.

- a) Excepto de la manera como está provisto en las subsecciones 61.36 y 61.75, a ninguna persona extranjera le podrá ser emitida una licencia de piloto bajo este RAD.
- b) No obstante lo prescrito en el párrafo (a) de esta subsección, a una persona extranjera le podrá ser emitido, distinto de una licencia, un certificado de estudiante piloto, certificado de piloto privado, certificado de instructor de teoría aeronáutica, certificado de piloto comercial, certificado de piloto de transporte de línea aérea o certificado de instructor de vuelo, solo para realizar vuelos sin devengar compensación o paga.
- c) Reservado.
- d) Excepto lo provisto en la subsección 61.36 (d), y sin contradecir cualquier otra subsección de este RAD, todo solicitante extranjero en procura de un certificado de estudiante piloto, piloto privado, piloto comercial, instructor de teoría aeronáutica, instructor de vuelo o piloto de transporte de línea aérea, deberá cumplir con todas las secciones aplicables de este RAD.
- e) Ninguna escuela de formación de pilotos bajo RAD 141, podrá suministrar entrenamiento a ciudadanos extranjeros para propósitos que no sean el de optar por los certificados de piloto privado, piloto comercial, instructor de vuelo, instructor de teoría aeronáutica y transporte de línea aérea con sus habilitaciones, ni ningún instructor de vuelo autorizado que no esté bajo la conducción de un entrenamiento aprobado bajo RAD 141, deberá suministrar entrenamiento a ciudadanos extranjeros para propósitos que no sean el de optar por los certificados de piloto comercial y piloto de transporte de línea aérea.
- f) Con respecto al párrafo (e) de esta subsección, la escuela de formación de pilotos o el instructor de vuelo autorizado cuando aplicare, deberá informar al interesado de la restricción prescrita en el párrafo (b) de esta subsección que le es aplicable por causa de su estatus extranjero al momento de hacer una solicitud de inscripción en dicha institución de entrenamiento.
- g) Excepto para el certificado de piloto privado, todo certificado de personal aeronáutico emitido bajo esta subsección deberá llevar inscrito en una porción de dicho certificado lo siguiente: “No válida para la realización de operaciones por compensación o paga”.
- h) Cuando fuere solicitado por una autoridad aeronáutica extranjera, el IDAC certificará sobre la validez de su certificado de piloto con sus habilitaciones y su igual equivalencia a la licencia dominicana.
- i) Toda persona previamente extranjera que adquiriese la nacionalidad dominicana podrá, cuando así lo solicitare, serle sustituido el certificado de personal aeronáutico por una licencia con todos los privilegios y limitaciones que norman la expedición de una licencia a personal aeronáutico dominicano bajo este reglamento.

61.43 Examen práctico: procedimientos generales.

- a) Excepto como está dispuesto en el párrafo (b) de esta subsección, la habilidad de un solicitante para una licencia o habilitación expedida bajo este RAD, para realizar las pruebas requeridas en el examen práctico, está basada en la habilidad del solicitante para que con seguridad:

- 1) realice dentro de las normas aprobadas, las tareas especificadas en las áreas de operación de la licencia o habilitación que procura.
 - 2) demuestre dominio de la aeronave con la salida exitosa de cada prueba realizada, sin nunca mostrar dudas;
 - 3) demuestre pericia y competencia satisfactoria dentro de las normas aprobadas;
 - 4) demuestre sentido común; y
 - 5) demuestre competencia como piloto único, si la aeronave está certificada tipo para operaciones de un solo piloto.
- b) Si un solicitante no demuestra la capacidad como piloto único, como es requerido en el párrafo (a) (5) de esta subsección, una limitación de ***“Se requiere un copiloto”*** será colocada en la licencia de personal aeronáutico del solicitante. La limitación puede ser quitada si el solicitante pasa el apropiado examen práctico demostrando su competencia como piloto único en la aeronave en la cual se procuran los privilegios como piloto único.
- c) Si un solicitante falla en cualquier área de operación, ese mismo solicitante falla el examen práctico.
- d) Un solicitante no es elegible para la licencia o habilitación buscada, hasta que todas las áreas de operación sean pasadas.
- e) El examinador o el solicitante pueden discontinuar un examen práctico en cualquier momento:
- 1) cuando el solicitante falla en una o más de las áreas de operación; o
 - 2) debido a la inclemencia del tiempo, la aeronavegabilidad de la aeronave, o cualquier cosa que concierna a la seguridad del vuelo.
- f) Si un examen práctico es discontinuado, el solicitante está autorizado para acreditar esas áreas de operación que fueron pasadas, pero solamente si el solicitante:
- 1) pasa el restante examen práctico dentro del período de 60 días después de la fecha en que el examen práctico fue discontinuado.
 - 2) presenta al examinador para el reexamen, la nota original de desaprobación o el formulario de desaprobación, o de discontinuación, como sea apropiado;
 - 3) cumple satisfactoriamente cualquier entrenamiento adicional necesitado y obtiene el apropiado endoso del instructor, si es requerido entrenamiento adicional; y
 - 4) presenta al examinador una solicitud apropiadamente completada y firmada.

61.45 Examen práctico: aeronave y equipos requeridos.

- a) *General.* Excepto lo dispuesto en el párrafo (a)(2) de esta subsección, o cuando es permitido para cumplir el incremento completo del vuelo del examen práctico en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de simulación de vuelo, un solicitante de una licencia o habilitación expedida bajo este RAD debe proporcionar:
- 1) Una aeronave matriculada en República Dominicana para cada examen requerido que:
 - i) sea de la categoría, clase, y tipo, si es aplicable, para la cual el solicitante está solicitando una licencia o habilitación; y

- ii) tenga un certificado de aeronavegabilidad vigente, o certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría de limitada, o liviana-deportiva.
- 2) A discreción del examinador que administra el examen práctico, el solicitante puede proveer:
 - i) una aeronave que tenga un certificado de aeronavegabilidad vigente, que no sea el certificado de aeronavegabilidad estándar o certificado especial en la categoría limitada, primaria, o liviana-deportiva, pero que de otra manera reúna los requisitos del párrafo (a)(1) de esta subsección;
 - ii) una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo, si es aplicable de matrícula extranjera que esté apropiadamente certificada por el país de matrícula; o
 - iii) una aeronave militar de la misma categoría, clase, y tipo, si es aplicable, para la cual el solicitante está aplicando para una licencia o habilitación.
- b) *Equipos requeridos (además de los controles).*
 - 1) Excepto como está dispuesto en el párrafo (b)(2) de esta subsección, una aeronave utilizada para un examen práctico debe tener:
 - i) los equipos para cada área de operación requerida para el examen práctico;
 - ii) ninguna limitación de operación prescrita que prohíba su uso en cualquiera de las áreas de operación requeridas para el examen práctico;
 - iii) a menos dos estaciones para pilotos, con visibilidad adecuada para cada persona poder operar la aeronave de manera segura; y
 - iv) visibilidad adecuada en la cabina y fuera de la misma para evaluar el desempeño del solicitante, cuando un asiento adicional (*jump seat*) para el examinador sea provisto.
 - 2) Un solicitante de una licencia o habilitación puede usar una aeronave con características de operación que le impiden realizar todas las tareas requeridas para el examen práctico, sin embargo, la licencia o habilitación del solicitante, será expedida con la apropiada limitación, según sea adecuado.
- c) *Controles requeridos.* Una aeronave (otra que no sea una aeronave más ligera que el aire), utilizada para un examen práctico, debe tener controles de potencia del motor y de vuelo, que sean fácilmente alcanzados y operables de manera convencional por ambos pilotos, a menos que el examinador determine que el examen práctico puede ser conducido seguramente en la aeronave sin los controles estando fácilmente alcanzables.
- d) *Equipo para simulación de vuelo por instrumentos.* Un solicitante para un examen práctico que involucre maniobrar una aeronave solamente por referencia a instrumentos debe proveer:
 - 1) equipos a bordo de la aeronave que le permitan al solicitante pasar las áreas de operación que apliquen a la habilitación (categoría) que el busca; y
 - 2) un dispositivo que evite que el solicitante tenga referencia visual fuera de la aeronave, pero que no evite que el examinador tenga referencia visual fuera de la aeronave, y sea por lo demás aceptable por el IDAC.

61.46 Reservado.

61.47 Estatus de un examinador que está autorizado por el IDAC a conducir exámenes prácticos.

- a) Un examinador representa al IDAC para el propósito de conducir exámenes prácticos para certificados y habilitaciones expedidas bajo este RAD, y para observar la habilidad de un solicitante en realizar las áreas de operación del examen práctico.
- b) El examinador no es el piloto al mando de la aeronave durante el examen práctico, a menos que el mismo acuerde actuar en esa capacidad para el vuelo, o para una porción del vuelo por previo acuerdo con:
 - 1) el solicitante, o
 - 2) una persona quien de otra manera actúa como piloto al mando del vuelo, o por una porción de vuelo.
- c) No obstante el tipo de aeronave utilizado durante el examen práctico, el solicitante y el examinador (y cualquier otro ocupante autorizado por el examinador a estar a bordo) no están sujetos a los requisitos o limitaciones para el transporte de pasajeros que son especificados en este reglamento.

61.49 Repetición de examen después de reprobar.

- a) Un solicitante para un examen práctico o de conocimiento que falla ese examen, puede solicitar de nuevo para el examen, solo después del solicitante haber recibido:
 - 1) el entrenamiento necesario de un instructor autorizado que ha determinado que el solicitante es proficiente para pasar el examen; y
 - 2) un endoso por parte de un instructor autorizado que le dio al solicitante el entrenamiento adicional.
- b) Un solicitante para una licencia de instructor de vuelo con una habilitación en categoría avión, o para una licencia de instructor de vuelo con una habilitación en categoría planeador, que ha fallado el examen práctico debido a deficiencias en pericia de instrucción en apreciación de la pérdida de sustentación, entrada en barrenas, barrenas, o recuperación de una barrena debe:
 - 1) cumplir con los requerimientos del párrafo (a) de esta subsección antes de repetir el examen;
 - 2) traer una aeronave para la repetición del examen que sea de la categoría de aeronave apropiada para la habilitación buscada y esté certificado para giros; y
 - 3) demostrar pericia satisfactoria de instrucción en apreciación de la pérdida de sustentación, entrada en barrenas, barrenas, o recuperación de una barrena a un examinador durante la repetición del examen.
- c) Un solicitante de una licencia, certificado o habilitaciones de las descritas en la subsección 61.1 (a) de este reglamento, que haya sido reprobado en sus pruebas escritas o prácticas puede solicitar una nueva prueba siempre y cuando:
 - 1) Dentro de un período de (60) días a partir de la notificación del resultado del examen, debe traer una correspondencia donde se hace constar que una escuela (RAD 141 o 142) o un

instructor de vuelo, que posea al menos la habilitación que el solicitante busca ser examinado, instruyó al solicitante en aquellas áreas donde sus respuestas fueron incorrectas.

- 2) Un solicitante no puede presentarse a tomar un mismo examen teórico, más de tres veces en un periodo de (12) meses a partir de la fecha de la entrega del resultado del último examen.

61.51 Libro de registro de vuelo del piloto (logbook).

- a) *Tiempo de entrenamiento y experiencia aeronáutica.* Cada persona debe documentar y tener registrado el siguiente tiempo en una manera aceptable al Director General:
 - 1) El entrenamiento y la experiencia aeronáutica usados para reunir los requisitos para una licencia, habilitación, o revisión de vuelo de este RAD.
 - 2) La experiencia aeronáutica requerida para reunir los requisitos de experiencia de vuelo reciente de este RAD.
- b) *Entradas en el libro de registro de vuelo.* Para los fines de reunir los requisitos del párrafo (a) de esta subsección, cada persona debe entrar la siguiente información por cada vuelo o lección puesta en registros:
 - 1) General.
 - i) fecha.
 - ii) tiempo total de vuelo o tiempo de lecciones.
 - iii) lugar desde donde la aeronave partió y llegó, o para lecciones en un simulador de vuelo o en un entrenador para procedimientos de vuelo, el lugar donde tuvieron lugar las lecciones.
 - iv) tipo e identificación de la aeronave, simulador de vuelo, entrenador para procedimiento de vuelo, o entrenador básico de vuelo por instrumentos, en la manera como está provisto en la subsección 61.4(c), según sea apropiado.
 - v) el nombre de un piloto de seguridad, si es requerido por el RAD, subsección 91.109 (b).
 - 2) Tipo de la experiencia del piloto o entrenamiento:
 - i) solo.
 - ii) piloto al mando.
 - iii) copiloto.
 - iv) entrenamiento de vuelo y de teoría recibido de un instructor autorizado.
 - v) entrenamiento recibido en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo de un instructor autorizado.
 - 3) Condiciones de vuelo:
 - i) diurno o nocturno.
 - ii) instrumento actual.
 - iii) condiciones en instrumentos simuladas en vuelo, un simulador de vuelo, un entrenador para procedimientos de vuelo, o un entrenador básico de vuelo por instrumentos en la

manera como está provisto en la subsección 61.4(c).

- iv) el uso de gafas de visión nocturna en una aeronave en vuelo, en un simulador de vuelo o en un entrenador para procedimientos de vuelo.
- c) *Registro de tiempo de vuelo del piloto.* El tiempo de vuelo del piloto descrito en esta subsección puede ser usado para:
 - 1) solicitar una licencia, un certificado o habilitación expedido bajo este RAD o un privilegio autorizado bajo la misma; o
 - 2) satisfacer los requisitos recientes de experiencia de vuelo de este RAD.
- d) *Anotación de tiempo de vuelo solo.* Excepto para un estudiante piloto desempeñando las funciones de piloto al mando de un dirigible que requiere más de un piloto como tripulante de vuelo, un piloto puede anotar como tiempo de vuelo solo solamente ese tiempo de vuelo cuando el piloto es el único ocupante de la aeronave.
- e) *Anotación de tiempo de vuelo de piloto al mando:*
 - 1) Un piloto privado o comercial, puede anotar tiempo de vuelo de piloto al mando solamente para ese tiempo de vuelo durante el cual esa persona:
 - i) es el único manipulador de los controles de la aeronave para la cual el piloto está habilitado o tiene privilegios;
 - ii) es el único ocupante de la aeronave; o
 - iii) que esté actuando como piloto al mando de una aeronave en la cual más de un piloto requerido bajo la certificación de tipo de la aeronave o las regulaciones bajo las cuales el vuelo es conducido.
 - 2) Un piloto de transporte de línea aérea puede anotar como tiempo de piloto al mando todo el tiempo mientras está actuando como piloto al mando de una operación requiriendo una licencia de transporte de línea aérea.
 - 3) Un instructor autorizado puede anotar como tiempo del piloto al mando todo el tiempo de vuelo mientras se está actuando como instructor autorizado.
 - 4) Un estudiante piloto puede anotar tiempo de piloto al mando solamente cuando dicho estudiante:
 - i) es el único ocupante de la aeronave o está desempeñando las funciones de piloto al mando de un dirigible requiriendo más de un piloto tripulante de vuelo;
 - ii) tenga un endoso actual de vuelo solo como es requerido bajo la subsección 61.87 de esta parte; y
 - iii) esté recibiendo entrenamiento para una licencia de piloto o habilitación.
 - 5) Un piloto que esté actuando como piloto al mando bajo supervisión puede acreditarse por completo el tiempo de vuelo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una licencia de grado superior.
- f) *Anotación de tiempo de vuelo como copiloto.* Una persona puede anotar el tiempo de vuelo como copiloto solamente para ese tiempo de vuelo durante el cual esa persona:
 - 1) está calificada de acuerdo con los requisitos de copiloto de la subsección 61.55 de este

RAD y ocupe un lugar de tripulante de vuelo en una aeronave que requiere más de un piloto por el certificado del tipo de la aeronave; o

- 2) posea la apropiada categoría, clase, y habilitación en instrumentos (si es requerida una habilitación por instrumentos para el vuelo) para la aeronave siendo volada, y más de un piloto sea requerido bajo la certificación de tipo de la aeronave, o en caso de que un copiloto sea requerido por las regulaciones bajo las cuales el vuelo es conducido, en cuyo caso para fines de optar por una licencia de grado superior solo el cincuenta por ciento del tiempo que haya volado como copiloto sería válido.

g) *Anotación de tiempo de vuelo por instrumentos:*

- 1) Una persona puede anotar tiempo de vuelo por instrumentos solamente para ese tiempo de vuelo cuando esa persona opera la aeronave solamente por referencia a instrumentos bajo condiciones de vuelo simulada o actual.
- 2) Un instructor autorizado puede anotar tiempo de vuelo por instrumentos cuando está conduciendo instrucción de vuelo por instrumentos en condiciones de vuelo por instrumento actuales.
- 3) Para los fines de anotar tiempo de vuelo por instrumentos para reunir los recientes requisitos de experiencia de vuelo por instrumento de la subsección 61.57 (c) de este RAD, la siguiente información debe ser grabada en el libro de registro de vuelo de la persona:
 - i) el lugar y tipo de cada aproximación de instrumento realizada; y
 - ii) el nombre del piloto de seguridad si es requerido.
- 4) Un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo aprobado puede ser utilizado por una persona para anotar tiempo de instrumento, siempre que un instructor autorizado esté presente durante el vuelo simulado.

h) *Anotación de tiempo de entrenamiento.*

- 1) Una persona puede anotar tiempo de entrenamiento cuando dicha persona recibe entrenamiento de un instructor de vuelo autorizado en una aeronave, simulador de vuelo, o entrenador para procedimientos de vuelo.
- 2) El tiempo de entrenamiento debe ser anotado en un libro de registro de vuelo y debe:
 - i) ser endosado de manera legible por un instructor autorizado; y
 - ii) incluir una descripción de entrenamiento dado, la longitud de la lección de entrenamiento, y la firma del instructor autorizado, el número del certificado y la fecha de expiración del certificado.

i) *Presentación de los documentos requeridos.*

- 1) Las personas deben presentar su licencia de piloto, certificado de piloto, certificado médico, libro de registro de vuelo, o cualquier otro registro requerido por este RAD para inspección ante una razonable solicitud de:
 - i) el Director del IDAC;
 - ii) un representante autorizado de la Junta de Aviación Civil; o
 - iii) cualquier agente oficial, que actúe en función de una ley bajo la cual ejerce sus

deberes y dicha ley contemple asuntos relacionados a la identificación de personal aeronáutico.

- 2) Un estudiante piloto debe llevar los siguientes artículos en la aeronave en todos los vuelos de travesía solo, como evidencia de la autorización por parte del instructor autorizado para los permisos requeridos y endosos:
 - i) libro de vuelo del piloto;
 - ii) licencia y certificado de estudiante piloto; y
 - iii) cualquier otro registro requerido por esta subsección.
- 3) Reservado.
- 4) Reservado.
- 5) Reservado.
- j) *Requisitos de una aeronave para que las horas de vuelo puedan ser registradas.* Para que una persona pueda registrar horas de vuelo, las horas deben ser adquiridas en una aeronave que esté identificada como:
 - 1) una aeronave de matrícula dominicana con un certificado de aeronavegabilidad estándar o especial;
 - 2) una aeronave de matrícula extranjera con un certificado de aeronavegabilidad que está aprobado por la autoridad de aviación civil extranjera que es un Estado miembro de la Convención de la Organización Internacional de Aviación Civil;
 - 3) una aeronave militar bajo el control operacional directo de las FFAA; o
 - 4) una aeronave pública bajo el control operacional directo del Estado o de un estamento para cumplimiento de la ley.
- k) *Registro de tiempo con gafas de visión nocturna.*
 - 1) Una persona puede registrar tiempo con gafas de visión nocturna solamente por el tiempo que la persona usa gafas de visión nocturna como la referencia visual primaria de la superficie y opera:
 - i) una aeronave durante una operación con gafas de visión nocturna; o
 - ii) un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo con el sistema de iluminación ajustado para representar el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y termina 1 hora antes de la salida del sol.
 - 2) Un instructor autorizado puede registrar tiempo con gafas de visión nocturna cuando esa persona realiza entrenamiento utilizando gafas de visión nocturna como la referencia visual primaria de la superficie y opera:
 - i) una aeronave durante una operación con gafas de visión nocturna; o
 - ii) un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo con el sistema de iluminación ajustado para representar el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y termina 1 hora antes de la salida del sol.
 - 3) Para registrar tiempo con gafas de visión nocturna a fin de cumplir con los requisitos de

experiencia reciente con gafas de visión nocturna bajo la subsección 61.57 (f), una persona debe registrar la información requerida bajo la subsección 61.51 (b).

61.52 Reservado.

61.53 Prohibición de operaciones durante deficiencia médica.

- a) Los titulares de certificados y licencias deberán informar a la autoridad otorgadora de licencias, su situación de embarazo confirmado. Excepto como está provisto en párrafo (b) de esta subsección, una persona que posee un certificado médico vigente emitido bajo RAD 67 no deberá actuar como piloto al mando, en cualquier otra capacidad como miembro requerido de una tripulación de vuelo, o como piloto a distancia de una RPA y RPS conexas, mientras esa persona:
 - 1) sepa o padezca de cualquier disminución psicofísica por más de 20 días de duración, que haya sido ingresado a un hospital o cualquier condición médica que haga a esa persona incapaz de cumplir los requerimientos para el certificado médico que son necesarios para el piloto operar; o
 - 2) esté en tratamiento continuado con medicamentos recetados u otro tratamiento para una condición médica que resulta en que la persona sea incapaz de cumplir los requerimientos para el certificado médico que son necesarios para el piloto operar.
- b) *Operaciones que no requieren un certificado médico.* Para operaciones provistas en la subsección 61.23 b), una persona no deberá actuar como piloto al mando, o cualquier otra capacidad como miembro requerido de una tripulación de vuelo o como piloto a distancia de una RPA y RPS conexas, mientras esa persona conozca o tenga razón de saber de cualquier condición médica que haga a la persona incapaz de operar la aeronave en una manera segura.
- c) *Reservado.*

61.55 Calificaciones del copiloto.

- a) Una persona puede servir como copiloto de una aeronave certificada en tipo para una tripulación de vuelo que requiera más de un piloto u operaciones que requieran un tripulante de vuelo como copiloto, solamente si esa persona posee:
 - 1) por lo menos una licencia vigente como piloto privado con la habilitación apropiada en clase y categoría; y
 - 2) una habilitación de vuelo por instrumentos o privilegio que aplique a la aeronave que es operada si el vuelo es bajo IFR; y
 - 3) la habilitación en tipo apropiada de la aeronave puesta en la licencia del piloto.
- b) Excepto como está provisto en párrafo (e) de esta subsección, ninguna persona puede servir como copiloto de una aeronave certificada en tipo para más de un tripulante de vuelo requerido o en operaciones que requieren un copiloto a menos que esa persona haya dentro de los previos 12 meses calendario:
 - 1) Estar familiarizado con la siguiente información para el tipo específico de aeronave para el cual los privilegios de copiloto le son requeridos:

- i) procedimientos operacionales aplicables a la planta motora, equipos y sistemas;
 - ii) especificaciones de performance;
 - iii) procedimientos operacionales normales, anormales y de emergencia;
 - iv) manual de vuelo;
 - v) marcas y placas.
- 2) Haber realizado y registrado tiempo de vuelo en el tipo de aeronave o en un simulador de vuelo que representa el tipo de aeronave para el cual los privilegios de copiloto son requeridos, los cuales incluyen:
 - i) tres despegues y tres aterrizajes hasta una parada completa como el único manipulador de los controles de vuelo;
 - ii) procedimientos con motor fuera y maniobra con un motor fuera mientras ejecuta los deberes de piloto al mando; y
 - iii) entrenamiento de manejo de recursos de la tripulación.
- c) Si una persona cumple con los requisitos del párrafo (b) de esta subsección en el mes calendario antes o en el mes calendario después del mes en el cual el cumplimiento con esta subsección es requerido, entonces esa persona es considerada haber cumplido el entrenamiento y la práctica en el mes de vencimiento.
- d) Una persona puede recibir una habilitación en tipo para copiloto para una aeronave, después de completar satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento de familiarización de copiloto bajo el párrafo (b) de esta subsección en ese tipo de aeronave siempre que el entrenamiento fue completado dentro de los 12 meses calendario antes del mes de la solicitud para la habilitación en tipo para copiloto. La persona debe cumplir con la siguiente solicitud y los procedimientos de certificación del piloto:
 - 1) La persona quien proveyó el entrenamiento debe firmar el libro de registro de vuelo del solicitante o registro de entrenamiento después de cada lección en acuerdo con la subsección 61.51 (h)(2) de este RAD. En lugar de un entrenador, es permitido a un personal de gerencia calificado dentro de la organización firmar los registros de entrenamiento del solicitante o libro de registro de vuelo y hacer el requerido endoso. El personal calificado de gerencia debe poseer la posición de jefe de pilotos, director de entrenamiento, director de operaciones, u otra posición gerencial comparable dentro de la organización que proveyó el entrenamiento y debe estar en una posición para verificar los registros de entrenamiento del solicitante y que el entrenamiento fue dado.
 - 2) El solicitante de una habilitación en tipo de aeronave con los privilegios de copiloto, debe completar y firmar la solicitud de licencia y/o habilitación para personal aeronáutico juntamente con sus registros de entrenamiento o libro de registro, y presentarlo en persona ante el Departamento Licencias al Personal Aeronáutico del IDAC para la posterior evaluación oral y práctica del solicitante.
- e) Una persona puede recibir una habilitación en tipo para copiloto para el tipo de aeronave después de haber satisfactoriamente completado un programa de entrenamiento de copiloto y chequeo de pericia o chequeo de competencia bajo el RAD 121 o RAD 135, como sea apropiado, en ese tipo de aeronave siempre que el entrenamiento fue completado dentro de 12 meses calendario antes del mes de la solicitud para la habilitación en tipo de copiloto. La

persona debe cumplir con la siguiente solicitud y los procedimientos de certificación del piloto:

- 1) La persona quien proveyó el entrenamiento debe firmar el libro de registro de vuelo del solicitante o registro de entrenamiento después de cada lección en acuerdo con el subsección 61.51 (h) (2) de este RAD. En lugar de un entrenador, es permitido a un personal de gerencia calificado dentro de la organización firmar los registros de entrenamiento del solicitante o libro de registro de vuelo y hacer el requerido endoso. El personal calificado de gerencia debe poseer la posición de jefe de pilotos, director de entrenamiento, director de operaciones, u otra posición gerencial comparable dentro de la organización que proveyó el entrenamiento y debe estar en una posición para verificar los registros de entrenamiento del solicitante y que el entrenamiento fue dado.
- 2) El solicitante de una habilitación en tipo de aeronave con los privilegios de copiloto, debe completar y firmar la solicitud de licencia y/o habilitación para personal aeronáutico juntamente con sus registros de entrenamiento o libro de registro, y presentarlo en persona ante el Departamento Licencias al Personal Aeronáutico del IDAC para la posterior evaluación oral y práctica del solicitante.

61.56 Revisión de vuelo (flight review).

- a) Excepto por lo provisto en los párrafos (b) y (e) de esta subsección, una revisión de vuelo consiste en un mínimo de una hora de entrenamiento de vuelo y de una hora de entrenamiento en tierra. La revisión debe incluir:
 - 1) una revisión de las reglas vigentes del RAD 91 sobre operaciones generales y de vuelo, basados en un método sistemático de prevención de accidentes y deberá incluir un proceso de evaluación de riesgos y análisis de operaciones actuales, incluidos los datos de accidentes e incidentes publicados por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación; y
 - 2) una revisión de esas maniobras y procedimientos que, a discreción de la persona que da la revisión, son necesarias para el piloto demostrar el ejercicio seguro de los privilegios de su licencia de piloto.
- b) Los pilotos de planeadores pueden sustituir un mínimo de tres vuelos de instrucción en un planeador, cada uno de los cuales incluye un vuelo a la altura de patrón de tráfico, en lugar de la hora de entrenamiento de vuelo requerida en el párrafo (a) de esta subsección.
- c) Excepto como está previsto dentro los párrafos (d), (e) y (g) de esta subsección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave a menos que, desde el inicio del vigésimo cuarto (24º) mes calendario anterior al mes en el cual ese piloto actúa como piloto al mando, esa persona tenga:
 - 1) completado una revisión de vuelo, dado en una aeronave para la cual ese piloto está habilitado por un instructor autorizado; y
 - 2) el libro de registro de vuelo del piloto endosado por un instructor autorizado que le dio la revisión certificando que la persona ha terminado satisfactoriamente la revisión.
- d) Una persona que haya, dentro del período especificado en el párrafo (c) de esta subsección, pasado satisfactoriamente un chequeo de pericia de piloto conducido por un examinador o por un piloto chequeador designado no necesita realizar la revisión de vuelo requerida por esta subsección.

- e) Una persona titular de una licencia de instructor de vuelo vigente, quien, dentro del período especificado en el párrafo (c) de esta subsección, ha terminado satisfactoriamente la renovación de la licencia de instructor de vuelo bajo las provisiones de la subsección 61.197 no necesita cumplir con la hora de entrenamiento en tierra especificada en el párrafo (a) de esta subsección.
- f) Un estudiante piloto no necesita tomar una revisión de vuelo requerida por esta subsección a condición de que el estudiante piloto esté bajo entrenamiento para obtener una licencia y tiene un endoso vigente para vuelo solo, como es requerido bajo la subsección 61.87.
- g) Los requisitos de esta subsección pueden ser cumplidos en combinación con los requisitos de la subsección 61.57 y otros requisitos aplicables a la experiencia reciente, a discreción del instructor de vuelo autorizado que conduce la revisión de vuelo.
- h) Un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo, de la manera como está prescrito en la subsección 61.4 puede de ser utilizado para reunir los requisitos de la revisión de vuelo de esta subsección sujeto a las siguientes condiciones:
 - 1) El tipo de dispositivo de instrucción para simulación de vuelo debe de ser utilizado acorde con un curso aprobado y conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.
 - 2) A menos que la revisión de vuelo haya sido emprendida en un simulador de vuelo que esté aprobado para los aterrizajes, el solicitante debe reunir los requisitos de despegue y aterrizaje de las subsecciones 61.57(a) o 61.57 (b) de este RAD.
 - 3) El simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo utilizado debe de representar una aeronave o un sistema de aeronave para la cual el piloto está habilitado.

61.57 Experiencia reciente de vuelo: piloto al mando.

- a) *Experiencia general.*
 - 1) Excepto por lo provisto en el párrafo (e) de esta subsección, ninguna persona debe actuar como piloto al mando de una aeronave llevando pasajeros o de una aeronave certificada para requerir una tripulación de más de un piloto, si esa persona no ha hecho al menos tres despegues y tres aterrizajes dentro de los 90 días precedentes, y:
 - i) la persona actuó como el único manipulador de los controles de vuelo; y
 - ii) los despegues y aterrizajes requeridos fueron realizados en una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo (si una habilitación de tipo es requerida) y, si la aeronave a ser volada es un avión con patín de cola, los despegues y aterrizajes deben haber sido hechos hasta una parada completa en un avión con patín de cola.
 - 2) Con el propósito de reunir los requisitos del párrafo (a)(1) de esta subsección, una persona debe de actuar como piloto al mando de una aeronave bajo reglas de vuelo visual (VFR) diurnas o reglas de vuelo instrumental (IFR) diurnas, con tal de que no haya personas o propiedades que sean llevadas a bordo de la aeronave, que no sean esas necesarias para la conducción del vuelo.
 - 3) Los requisitos de despegues y aterrizajes requeridos por el párrafo (a)(1) de esta subsección pueden ser ejecutados en un simulador de vuelo o un entrenador para procedimientos de vuelo que sea:
 - i) aceptado por el IDAC de la manera prescrita en la subsección 61.4, para los aterrizajes; y

- ii) usado acorde con un curso conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, o que sea aceptado por el IDAC cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS).
- b) *Experiencia de despegue y aterrizaje nocturno.*
 - 1) Excepto lo provisto en el párrafo (e) de esta subsección, ninguna persona debe de actuar como piloto al mando de una aeronave llevando pasajeros durante el principio del período de una hora después de la puesta del sol y de una hora antes de la salida del sol (según se publica en el AIP), a menos que, dentro de los 90 días precedentes, la persona haya hecho por lo menos tres despegues y tres aterrizajes hasta parada completa durante el período que comienza una hora después de la puesta del sol y de una hora antes de la salida del sol, y:
 - i) esa persona actuó como el único manipulador de los controles de vuelo; y
 - ii) los despegues y aterrizajes requeridos fueron realizados en una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo (si una habilitación de tipo es requerida).
 - 2) Los despegues y los aterrizajes requeridos por el párrafo (b)(1) de esta subsección pueden ser ejecutados en un simulador de vuelo que esté:
 - i) aceptado por el IDAC de la manera prescrita en la subsección 61.4, para los despegues y los aterrizajes, si el sistema visual se ajusta para representar el período descrito en el párrafo (b)(1) de esta subsección; y
 - ii) utilizado de acuerdo con un curso aprobado y conducido en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, o que sea aceptado por el IDAC cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS).
- c) *Experiencia en instrumentos.* Excepto de la manera provista en el párrafo (e) de esta subsección, una persona puede actuar como piloto al mando bajo reglas de vuelo instrumental (IFR) o en condiciones atmosféricas menos que los mínimos prescritos para reglas de vuelo visual (VFR), solamente si:
 - 1) *Uso de un avión, aeronave de despegue vertical, helicóptero, o dirigible para mantener la experiencia en instrumentos.* Dentro de los 6 meses calendario previos al vuelo, esa persona ha realizado y registrado por lo menos las siguientes tareas e interacciones en un avión, aeronave de despegue vertical, helicóptero, o dirigible, como sea apropiado, para los privilegios de habilitación en instrumentos a ser mantenidos en condiciones atmosféricas actuales, o bajo condiciones simuladas usando un dispositivo con visión limitada que abarque el haber realizado lo siguiente:
 - i) seis aproximaciones por instrumentos;
 - ii) procedimientos de espera (holding) y asignaciones;
 - iii) interceptar y seguir cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación.
 - 2) *Uso de un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo para mantener la experiencia en instrumentos.* Dentro de los 6 meses calendario que preceden al mes del vuelo, esa persona ha realizado y registrado por lo menos las siguientes tareas e interacciones en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo, siempre que el simulador de vuelo o el entrenador para procedimientos de vuelo represente

la categoría de aeronave para la cual los privilegios de habilitación en instrumentos deben ser mantenidos y que abarque el haber realizado lo siguiente:

- i) seis (6) aproximaciones por instrumentos;
 - ii) procedimientos de espera y asignaciones;
 - iii) intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas de navegación electrónica.
- 3) *Uso de un entrenador para procedimientos de vuelo para mantenimiento de la experiencia en instrumentos.* Dentro de los dos (2) meses calendario que preceden al mes del vuelo, esa persona ha realizado y registrado por lo menos las siguientes tareas, interacciones, y horas en un dispositivo en la manera como está provisto en la subsección 61.4(c) y ha realizado lo siguiente:
- i) tres horas de experiencia en instrumentos;
 - ii) procedimientos de espera y asignaciones;
 - iii) seis (6) aproximaciones por instrumentos;
 - iv) dos recuperaciones de actitudes inusuales mientras se desciende, condiciones de velocidad Vne y dos recuperaciones de actitudes inusuales mientras se asciende en una condición de velocidad con pérdida de sustentación;
 - v) intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación.
- 4) *Combinación para completar la experiencia en una aeronave y un simulador de vuelo, entrenador para procedimientos de vuelo y en un entrenador básico de vuelo por instrumentos.* Una persona que elige completar la experiencia en instrumentos con una combinación de una aeronave, simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo y un entrenador básico de vuelo por instrumentos, debe haber realizado y registrado lo siguiente dentro de los pasados 6 meses calendario del vuelo:
- i) experiencia en instrumentos en un avión, aeronave de despegue vertical, helicóptero, o dirigible, como sea apropiado, para el mantenimiento de los privilegios de habilitación en instrumentos, realizados en condiciones atmosféricas actuales, o bajo condiciones atmosféricas simuladas mientras se usa un dispositivo para limitación de la visión, en las siguientes tareas de actualización en instrumentos:
 - A) aproximaciones por instrumentos;
 - B) procedimientos de espera y asignaciones;
 - C) intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación.
 - ii) experiencia en instrumentos en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que represente la categoría de aeronave para la cual la habilitación en instrumentos debe ser mantenida y que envuelva el desempeño de por lo menos las siguientes tareas:
 - A) aproximaciones por instrumentos;
 - B) procedimientos de espera y asignaciones;

- C) interceptación y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación.
- iii) experiencia en instrumentos en un entrenador básico de vuelo por instrumentos en la manera como está provisto en la subsección 61.4(c) que represente la categoría de aeronave en la cual se busca mantener los privilegios de habilitación en instrumentos y consiste en la realización de al menos, las siguientes tareas:
 - A) seis (6) aproximaciones por instrumentos;
 - B) procedimientos de espera y asignaciones;
 - C) interceptación y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación.
- 5) Combinación para completar la experiencia en instrumentos en un tipo de dispositivo de instrucción para simulación de vuelo. Una persona que elige completar la experiencia en instrumentos con una combinación de simulador de vuelo, entrenador para procedimientos de vuelo y entrenador básico de vuelo por instrumentos, en la manera como está provisto en la subsección 61.4(c), deberá haber realizado lo siguiente dentro de los 6 meses calendarios anteriores al mes del vuelo:
 - i) experiencia reciente en instrumentos en un simulador de vuelo, entrenador para procedimientos de vuelo y entrenador básico de vuelo por instrumentos que represente la categoría de aeronave para la cual los privilegios de habilitación en instrumentos deben ser mantenida e implica haber realizado las siguientes tareas:
 - A) seis (6) aproximaciones por instrumentos;
 - B) procedimientos de espera y asignaciones;
 - C) interceptación y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación.
 - ii) tres horas de experiencia en instrumentos en un dispositivo de entrenamiento de aviación en la manera como está provisto en la subsección 61.4(c), que represente la categoría de aeronave para la cual se busca mantener los privilegios de habilitación en instrumentos y comprende la ejecución de al menos las siguientes tareas:
 - A) seis (6) aproximaciones por instrumentos;
 - B) procedimientos de espera y asignaciones;
 - C) interceptación y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación;
 - D) dos recuperaciones de actitudes inusuales mientras se desciende, condición de velocidad Vne y dos recuperaciones de actitud inusual mientras se asciende en condiciones de pérdida de sustentación.
- 6) Manteniendo la experiencia reciente en instrumentos en planeador.
 - i) dentro de los 6 meses calendario previo al mes del vuelo, una persona debe haber realizado y registrado al menos las siguientes tareas de actualización en instrumentos, iteraciones, y tiempo de vuelo, y la actualización en instrumentos debe ser realizadas en condiciones meteorológicas reales o bajo condiciones meteorológicas simuladas:

- A) una hora de vuelo por instrumentos en un planeador o en un avión monomotor en el que se utilice un dispositivo de limitación de la visión mientras se realiza la intercepción y el seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación;
- B) dos horas de vuelo por instrumentos en un planeador o un avión monomotor con el uso de un dispositivo de limitación de la visión mientras se realiza planeos rectos, giros hacia rumbos específicos, giros cerrados, vuelo a varias velocidades, navegación, y vuelo lento y pérdida de sustentación.
- ii) antes de que a un piloto le sea permitido llevar pasajeros en un planeador bajo IFR o en condiciones meteorológicas menores que las prescritas para VFR, el piloto debe:
 - A) haber registrado y realizado 2 horas de vuelo por instrumentos en un planeador dentro de los 6 meses calendario previos al mes del vuelo;
 - B) utilizar un dispositivo de limitación de la visión mientras practica maniobras de performance, velocidades de performance, navegación, vuelo lento, y pérdida de sustentación.
- d) *Chequeo de pericia en instrumentos.* Excepto de la manera provista en el párrafo (e) de esta subsección, una persona que no reúna los requisitos de experiencia de instrumento del párrafo (c) de esta subsección dentro del tiempo prescrito, o dentro de los (6) meses calendario después del tiempo prescrito, no puede servir como piloto al mando bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o en condiciones atmosféricas menores que las mínimas prescritas para reglas de vuelo visual (VFR) hasta que esa persona pase un chequeo de pericia en instrumento que consiste en un número representativo de las tareas requeridas por el examen práctico de habilitación en instrumento.
 - 1) El chequeo de pericia en instrumento debe ser:
 - i) en una aeronave que sea apropiada a la categoría de aeronave;
 - ii) para una aeronave distinta de un planeador, en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que sea representante de la categoría de la aeronave; o
 - iii) para un planeador, en un avión de un solo motor o un planeador.
 - 2) El chequeo de pericia en instrumento debe de ser dado por:
 - i) un examinador;
 - ii) una persona autorizada por el Ministerio de Defensa para conducir los exámenes de vuelo instrumental, con tal que la persona que es evaluada sea un miembro del Ministerio de Defensa;
 - iii) un piloto chequeador de la compañía que está autorizado para conducir exámenes de vuelo instrumental bajo el RAD 121, 135, y a condición de que el piloto chequeador y el piloto que es evaluado, ambos sean empleados de ese operador o del encargado del programa de propiedad fraccionaria, como sea aplicable;
 - iv) un instructor de vuelo autorizado; o
 - v) una persona aprobada por el IDAC para conducir exámenes prácticos de instrumento.
- e) *Excepciones:*

- 1) Reservado.
- 2) Esta subsección no aplica a un piloto al mando que esté empleado por un transportista aéreo certificado bajo el RAD 121 o 135 y está envuelto en una operación de vuelo bajo RAD 91, 121, o 135 para ese transportista aéreo si el piloto está en cumplimiento con los RAD, subsecciones 121.437 y 121.439, o 135.243 y 135.247, como sea apropiado.
- 3) El párrafo (b) de esta subsección no se aplica a un piloto al mando de una aeronave con motor de turbina que es certificado tipo para una tripulación de más de un piloto, a condición de que piloto haya cumplido con los requisitos del párrafo (e)(3)(i) o (ii) de esta subsección:
 - i) el piloto al mando debe poseer por lo menos una licencia de piloto comercial con la apropiada categoría, clase, y habilitación en tipo para cada aeronave que sea certificado de tipo para una tripulación de más de un piloto, que el piloto procura operar bajo esta alternativa, y:
 - A) que ese piloto debe haber registrado por lo menos 1,500 horas de experiencia aeronáutica como piloto;
 - B) en cada avión que es certificado tipo para una tripulación de más de un piloto que el piloto intente operar bajo esta alternativa, ese piloto debe haber ejecutado y haber registrado la experiencia reciente de vuelo de despegue y aterrizaje diurno del párrafo (a) de esta subsección, como el único manipulador de los controles de vuelo;
 - C) dentro del plazo de los 90 días que preceden previo a la operación de ese avión que es certificado tipo para una tripulación de más de un piloto, el piloto debe haber ejecutado y registrado por lo menos 15 horas de vuelo en el tipo de avión que el piloto procura operar bajo esta alternativa, y;
 - D) ese piloto haya ejecutado y registrado por lo menos 3 despegues y 3 aterrizajes hasta una parada completa, como el único manipulador de los controles de vuelo, en un avión con motor de turbina que requiere una tripulación de más de un piloto. El piloto debe haber realizado los despegues y los aterrizajes durante el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y que termina 1 hora antes de salida del sol en el plazo de los 6 meses que preceden al mes del vuelo.
 - ii) el piloto al mando debe poseer por lo menos una licencia o certificado de piloto comercial con la apropiada categoría, clase, y habilitación de tipo para cada avión que sea certificado en tipo para una tripulación de más de un piloto en que el piloto procura operar bajo esta alternativa y:
 - A) ese piloto debe haber registrado por lo menos 1,500 horas de experiencia aeronáutica como piloto;
 - B) en cada avión que es certificado tipo para una tripulación de más de un piloto que el piloto procura operar bajo esta alternativa, ese piloto debe haber ejecutado y haber registrado la experiencia reciente de vuelo de despegue y de aterrizaje diurna del párrafo (a) de esta subsección, como el único manipulador de los controles de vuelo;
 - C) en el plazo de los 90 días que preceden a la operación de ese avión, que sea certificado tipo para una tripulación de más de un piloto, el piloto debe haber

ejecutado y registrado por lo menos 15 horas de vuelo en el tipo de avión que el piloto procura operar bajo esta alternativa; y

- D) en el plazo de los 12 meses que preceden al mes de vuelo, el piloto debe haber terminado un programa de entrenamiento aprobado por el IDAC y conducido por un centro de entrenamiento aprobado bajo RAD 141 o 142. El programa de entrenamiento aprobado debe haber requerido y el piloto debe haber realizado, por lo menos 6 despegues y 6 aterrizajes a una parada completa como el único manipulador de los controles en un simulador de vuelo que sea representante de un avión con motor de turbina que requiera una tripulación de más de un piloto. El sistema visual de vuelo del simulador debe haber sido ajustado para representar el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y que termina 1 hora antes de la salida del sol.

f) *Experiencia operativa con gafas de visión nocturna.*

- 1) Una persona puede actuar como piloto al mando en una operación con gafas de visión nocturna con pasajeros a bordo sólo si, dentro de los 2 meses calendario anteriores al mes del vuelo, esta persona realiza y registra las siguientes tareas como el único manipulador de los controles en un vuelo durante una operación con gafas de visión nocturna:
 - i) tres despegues y tres aterrizajes, con cada despegue y aterrizaje incluyendo un ascenso, crucero, descenso, y fase de aproximación de vuelo (sólo es necesario si el piloto quiere usar gafas de visión nocturna durante las fases de despegue y aterrizaje del vuelo);
 - ii) tres tareas de vuelo estacionario (sólo es requerido si el piloto quiere usar gafas de visión nocturna, cuando opera helicópteros o aeronaves de despegue vertical durante la fase de vuelo en vuelo estacionario);
 - iii) tres tareas de área de salida y de zona de llegada;
 - iv) tres tareas de transición desde vuelo nocturno con ayuda (vuelo nocturno con ayuda significa que el piloto usa gafas de visión nocturna para mantener la referencia de la superficie visual) hacia vuelo nocturno sin ayuda (vuelo nocturno sin ayuda significa que el piloto no utiliza gafas de visión nocturna) y de vuelta a vuelo nocturno con ayuda;
 - v) tres operaciones con gafas de visión nocturna, o cuando se operan helicópteros o aeronaves de despegue vertical, seis operaciones con gafas de visión nocturna.
- 2) Una persona puede actuar como piloto al mando usando gafas de visión nocturna sólo si, dentro de los 4 meses calendario anteriores al mes del vuelo, esta persona realiza y registra las tareas enumeradas en el párrafo (f) (1) (i) hasta el (v) de esta sección como el único manipulador de los controles durante una operación con gafas de visión nocturna.

- g) *Chequeo de competencia con gafas de visión nocturna.* Una persona debe cumplir los requisitos de experiencia con gafas de visión nocturna de los párrafos (f) (1) o (f) (2) de esta subsección o pasar un chequeo de competencia con gafas de visión nocturna para actuar como piloto al mando usando gafas de visión nocturna. El chequeo de competencia deberá realizarse en la categoría de aeronave que sea apropiado para la operación con gafas de visión nocturna para la cual la persona está buscando el privilegio de gafas de visión nocturna o en un

simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que sea representativo de esa categoría de aeronave. El chequeo debe consistir de las tareas enumeradas en la subsección 61.31 (k), y el chequeo debe ser realizado por:

- 1) un examinador que esté cualificado para realizar las operaciones de gafas de visión nocturna en esa misma categoría y clase de aeronave;
- 2) una persona que está autorizada por el Ministerio de Defensa de República Dominicana para realizar los chequeos de competencia con gafas de visión nocturna, siempre que la persona que está recibiendo el chequeo sea también un miembro de ese Ministerio;
- 3) un piloto chequeador de compañía que está autorizado para realizar los chequeos de competencia con gafas de visión nocturna bajo los RAD 121 o 135, siempre que, tanto el piloto chequeador y el piloto que está siendo chequeado, sean empleados de ese operador;
- 4) un instructor de vuelo autorizado, quien está calificado para ejecutar operaciones con gafas de visión nocturna en esa misma categoría y clase de aeronave;
- 5) una persona que está calificado como piloto al mando para operaciones con gafas de visión nocturna, de acuerdo con el párrafo (f) de esta subsección; o
- 6) una persona aprobada por el IDAC para realizar los chequeos de competencia con gafas de visión nocturna.

61.58 Chequeo de pericia del piloto al mando: operación de aeronave que requiere una tripulación de más de un piloto.

- a) Excepto que de otra manera esté provisto en esta subsección, para servir como piloto al mando de una aeronave que sea certificada en tipo para una tripulación que requiera más de un piloto, una persona debe:
 - 1) dentro de los 12 mes calendario que preceden, completar un chequeo de pericia de piloto al mando en una aeronave que sea certificada en tipo para una tripulación de más de un piloto; y
 - 2) dentro de los 24 meses calendario que preceden, completar un chequeo de pericia de piloto al mando en el tipo particular de aeronave en la cual esa persona servirá como piloto al mando.
- b) Esta subsección no se aplica a las personas que conducen operaciones bajo los reglamentos 121, 133, 135, o 137.
- c) El chequeo de pericia de piloto al mando dado de acuerdo con los requisitos de los reglamentos 121, o 135, debe ser utilizado para satisfacer los requisitos de esta subsección.
- d) El chequeo de la pericia de piloto al mando requerido por el párrafo (a) de esta subsección se puede lograr por la terminación satisfactoria de uno de los siguientes:
 - 1) el chequeo de la pericia de piloto al mando conducido por una persona autorizada por el IDAC, consistiendo en las maniobras y los procedimientos requeridos para una habilitación en tipo, en un tipo de aeronave certificada para una tripulación que requiera más de un piloto;
 - 2) el examen práctico requerido para una habilitación en tipo, en un tipo de aeronave certificado para una tripulación que requiera más de un piloto;
 - 3) el examen práctico inicial o periódico requerido para la expedición de una designación de

- piloto examinador o chequeador en una aeronave certificada en tipo para una tripulación que requiera más de un piloto; o
- 4) un vuelo de chequeo militar requerido para un piloto al mando con privilegios por instrumentos, en una aeronave que los militares requieren para ser operada para una tripulación que requiera más de un piloto.
- e) Un chequeo o una prueba descrita en los párrafos (d)(1) hasta (d)(4) de esta subsección se puede ejecutar en un simulador de vuelo administrado por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B, sujeto a lo siguiente:
- 1) Excepto en la manera prevista en los párrafos (e)(2) y (e)(3) de esta subsección, si un simulador de vuelo que ha sido calificado y aprobado de otra manera es utilizado para un chequeo de pericia de piloto al mando, no estando calificado ni aprobado para una maniobra específica requerida:
 - i) el centro de entrenamiento debe anotar, en el expediente de entrenamiento del solicitante, la maniobra o las maniobras omitidas; y
 - ii) antes de actuar como piloto al mando, el piloto debe demostrar pericia en cada maniobra omitida en un avión o un simulador de vuelo calificado y aprobado para cada maniobra omitida.
 - 2) Si el simulador de vuelo utilizado conforme al párrafo (e) de esta subsección no se califica y no se aprueba para las aproximaciones de circuito:
 - i) el expediente del solicitante debe incluir la declaración, “Pericia en aproximaciones de circuito no fueron demostradas”; y
 - ii) el aspirante no puede realizar aproximaciones de circuito como piloto al mando cuando las condiciones atmosféricas están por debajo de las condiciones básicas de VFR descritas en la subsección 91.155, hasta que la pericia de aproximación en circuito se haya demostrado con éxito, en un simulador de vuelo calificado y aprobado por una autoridad aeronáutica competente reconocida por la OACI, para las aproximaciones de circuito, o en una aeronave, por una persona autorizada por el IDAC para conducir el chequeo requerido por esta subsección.
 - 3) Si el simulador de vuelo utilizado conforme al párrafo (e) de esta subsección no está calificado ni aprobado para los aterrizajes, el solicitante debe:
 - i) mantener una habilitación en tipo del avión representado por el simulador de vuelo; y
 - ii) haber terminado en el plazo de los 90 días que precedían, por lo menos tres despegues y tres aterrizajes (uno a una parada completa) como único manipulante de los controles de vuelo en el tipo de avión para el cual se busca el chequeo de pericia del piloto al mando.
- f) Con el fin de cumplir con los requisitos de chequeo de pericia de piloto al mando del párrafo (a) de esta subsección, una persona puede actuar como piloto al mando de un vuelo bajo las condiciones VFR diurnas o condiciones IFR diurnas, si ninguna persona o propiedad es

llevada, que no sean las necesarias para demostrar cumplimiento con este RAD.

- g) Si un piloto toma el chequeo de pericia de piloto al mando requerido por esta subsección en el mes calendario antes o en el mes calendario después del mes en el cual se vence, se considera al piloto haberlo tomado en el mes en el cual se vence con el propósito de computar cuando se presente el siguiente chequeo de pericia del piloto al mando.

61.59 Falsificación, reproducción, o alteración de solicitudes, certificados y licencias, libros de vuelo, reportes o registros.

- a) Ninguna persona puede hacer o causar que sea hecha:
- 1) cualquier declaración intencional o fraudulenta en cualquier solicitud para una licencia o habilitación bajo este RAD;
 - 2) cualquier entrada de datos intencional o fraudulenta en cualquier libro de registro de vuelo, registro, o reporte que sea requerido para mantener, hacer o ser utilizado para mostrar cumplimiento con cualquier requerimiento para cualquiera licencia o habilitación bajo este RAD;
 - 3) cualquier reproducción, para propósito fraudulento, de cualquier licencia o habilitación bajo este RAD; o
 - 4) cualquier alteración de cualquiera licencia o habilitación bajo este RAD.
- b) La comisión por cualquier persona de un acto prohibido bajo el párrafo (a) de esta subsección es base para suspensión o cancelación de cualquier licencia o habilitación de personal aeronáutico que posea esa persona en adición a las penalidades establecidas en el artículo No. 318 de la Ley No. 491-06 de Aviación Civil y las sanciones dispuestas en el RAD 20.

61.60 Restricciones con respecto a la competencia lingüística.

- a) Generalidades.
- 1) Los postulantes a una licencia de piloto en la categoría de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible que tengan que usar radiotelefonía a bordo de una aeronave, demostrarán que tienen la competencia de hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas de acuerdo a la Escala de Competencia Lingüística que se describe en el Apéndice “C” de este reglamento. A partir del 5 de marzo de 2008, los titulares de licencias de pilotos en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical, dirigibles, planeadores y globos libres, que estén inmersos en vuelos internacionales, demostrarán su capacidad para hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, del referido Apéndice “C” de este reglamento.
 - 2) Los pilotos que acrediten como mínimo el nivel operacional 4 en el idioma inglés, podrán formar parte de la tripulación de una aeronave cuyos destinos, destinos alternos y rutas, operen y sobrevuelen Estados en los cuales el idioma inglés es requerido en las comunicaciones radiotelefónicas.
 - 3) A partir del 3 de noviembre de 2022, los postulantes a una licencia de piloto a distancia con su RPS conexas que tengan que usar radiotelefonía y que estén inmersos en vuelos internacionales, demostrarán su capacidad para hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, de acuerdo a la Escala de Competencia

Lingüística que se describe en el Apéndice “C” de este reglamento.

- b) Intervalos de evaluación.
 - 1) A partir del 5 de marzo de 2008, los pilotos en la categoría de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible, que demuestren una competencia lingüística inferior al Nivel Experto (Nivel 6), serán evaluados oficialmente de acuerdo a los siguientes intervalos:
 - i) cada tres (3) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel Operacional (Nivel 4);
 - ii) cada seis (6) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel Avanzado (Nivel 5).
 - 2) Aquellos que demuestren una competencia de Nivel Experto (Nivel 6), no volverán a ser evaluados.
- c) Responsabilidad del titular de certificado de operador aéreo. Ningún titular de certificado de operador aéreo bajo RAD 121 y 135 deberá utilizar a una persona en la realización de las operaciones de servicios aéreos internacional a menos que mantenga y optimice su habilidad de hablar y comprender el idioma inglés, como mínimo en el Nivel Operacional 4, requerido por esta subsección.

Sección “B” - Habilitaciones en Aeronaves y Autorizaciones para Pilotos.

61.61 Aplicabilidad.

- a) Esta sección prescribe los requisitos para la emisión de las habilitaciones adicionales en aeronave después de que una licencia de piloto es expedida, y los requisitos para y las limitaciones de las autorizaciones para el piloto expedidas por el Director General.
- b) Toda solicitud en procura de que sea añadida una habilitación en una licencia de personal aeronáutico emitida bajo este RAD deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.63 Adicionar habilitaciones en aeronave.

- a) *Generalidades.* Excepto para una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA), toda persona que solicita una adición de habilitación de aeronave en una licencia de piloto debe cumplir con los requisitos apropiados de esta subsección para la habilitación de aeronave adicional buscada.
- b) *Habilitación en categoría adicional.* Un solicitante que posee una licencia de piloto y solicita agregar una habilitación en categoría a esa licencia de piloto, se anotará en esa licencia original la nueva habilitación de categoría, excepto cuando la categoría se incluya en el título de la propia licencia. En el caso de que se agregue la habilitación de categoría a la licencia deberá:
 - 1) recibir el entrenamiento requerido y poseer la experiencia aeronáutica prescrita por este RAD que aplique a la licencia de piloto para la categoría de aeronave y, si aplica, para la habilitación en clase que procura;
 - 2) debe tener un endoso de un instructor autorizado en su libro de registro de vuelo o registro de entrenamiento, y ese endoso debe atestiguar que el solicitante ha sido encontrado competente en las áreas de conocimiento aeronáutico apropiadas a la certificación de piloto de la categoría de aeronave y, si aplica, a la habilitación en clase buscada;
 - 3) debe tener un endoso de un instructor autorizado en su libro de registro de vuelo o registro de entrenamiento, y ese endoso debe atestiguar que el solicitante ha sido encontrado competente en las áreas de operación que son apropiadas a la certificación de piloto para la categoría de aeronave y, si aplica, para la habilitación en clase buscada;
 - 4) debe aprobar el examen práctico requerido que es apropiado a la certificación de piloto para la categoría de aeronave y, si aplica, para la habilitación en clase buscada; y
 - 5) no necesita tomar un examen de conocimiento adicional, a condición de que el solicitante posea una habilitación en avión, dirigible, globo libre, helicóptero, aeronave de despegue vertical o planeador a nivel de esa licencia de piloto.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- c) *Habilitación en Clase adicional.* Cualquier persona que solicita para que una habilitación en clase adicional sea agregada en una licencia de piloto:
- 1) Debe tener un endoso en su libro de registro de vuelo de piloto o libro de registro de vuelo de un instructor autorizado y ese endoso debe atestiguar que el solicitante ha sido encontrado competente en las áreas de conocimiento aeronáutico apropiadas a la certificación de piloto para la habilitación en clase de aeronave buscada.
 - 2) Debe tener un endoso en su libro de registro de vuelo de piloto o libro de registro de vuelo de un instructor autorizado, y ese endoso debe atestiguar que el solicitante ha sido encontrado con pericia en las áreas de operación apropiadas a la certificación de piloto a la habilitación en clase de aeronave buscada.
 - 3) Debe aprobar el examen práctico requerido, que es apropiado a la licencia de piloto para la cual la habilitación en clase de aeronave es procurada.
 - 4) No necesita cumplir los requisitos de tiempo de entrenamiento especificados, prescritos por este RAD que aplican a la certificación del piloto para la habilitación en clase de aeronave buscada a menos que la persona posea una habilitación en categoría en globo libre y esté buscando una habilitación en clase dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos; y
 - 5) No necesita tomar un examen de conocimiento adicional, a condición de que el solicitante posea una habilitación en avión, helicóptero, o dirigible a nivel de esa licencia de piloto.
- d) *Habilitación en Tipo adicional.* Excepto como está prescrito en el párrafo (d)(7) de esta subsección, una persona que solicita para que una habilitación adicional en tipo aeronave sea agregada en una licencia de piloto, o agregar una habilitación en tipo aeronave, que es concurrentemente obtenida con una habilitación adicional en aeronave de categoría o de clase:
- 1) debe poseer o concurrentemente obtener una habilitación en instrumentos que sea apropiada a la habilitación en categoría de aeronave, clase, o tipo buscada;
 - 2) debe poseer un endoso en su libro de registro de vuelo de piloto o registro de entrenamiento de un instructor autorizado, y ese endoso debe atestiguar que el solicitante ha sido encontrado competente en las áreas de conocimiento aeronáutico apropiadas a la licencia de piloto para la habilitación en categoría, clase, o tipo de aeronave buscada;
 - 3) debe poseer un endoso en su libro de registro de vuelo de piloto o registro de entrenamiento de un instructor autorizado, y ese endoso debe atestiguar que el solicitante ha sido encontrado competente en las áreas de operación requeridas para la emisión de una licencia de piloto de transporte de línea aérea para la habilitación en categoría, clase, y tipo de aeronave buscada;
 - 4) debe aprobar el requerido examen práctico apropiado a la licencia de piloto de transporte de línea aérea, para la habilitación en categoría, clase y tipo de aeronave buscada;
 - 5) debe realizar el examen práctico en condiciones de instrumento reales o simuladas, a menos que el tipo de certificado de la aeronave haga a la aeronave incapaz de operar bajo reglas de vuelo por instrumentos. Si el examen práctico no puede ser realizado por esta razón, la persona puede obtener una habilitación en tipo limitada a “Reglas de vuelo visual solamente.” La limitación “Reglas de vuelo visual solamente” puede ser removida para ese

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- tipo de aeronave cuando la persona pase el examen práctico en condiciones de instrumento reales o simuladas. Cuando una habilitación en instrumento es emitida a una persona que posee una o más habilitaciones en tipo, las habilitaciones en tipo en la licencia de piloto enmendada deberán llevar la limitación “Reglas de vuelo visual solamente” para cada tipo de aeronave en la que la persona no ha demostrado competencia en instrumento;
- 6) no necesita tomar un examen de conocimiento adicional, siempre y cuando el solicitante tenga una habilitación en avión, helicóptero, o dirigible en su licencia de piloto; y
- 7) en el caso de un piloto empleado por el titular de certificado operando bajo el RAD 121 o 135, debe haber:
- i) Cumplido con los requisitos apropiados de los párrafos (d)(1),(d)(4), y (d)(5) de esta subsección para la habilitación en el tipo de aeronave buscada; y
 - ii) Recibido un endoso en su registro de entrenamiento de vuelo por parte del titular del certificado o del director del programa atestiguando que el solicitante ha completado el programa aprobado de entrenamiento en vuelo y en tierra, apropiado a la habilitación en tipo de aeronave buscada.
- 8) A todo personal aeronáutico de nacionalidad dominicana, cuando así lo solicitare, le podrá ser adicionada en la licencia de piloto expedida bajo este RAD, una habilitación en Tipo de aeronave que haya sido obtenida bajo la reglamentación aeronáutica de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS).
- e) *Reservado.*
- f) *Reservado.*
- g) *Reservado.*
- h) *Aeronave no habilitada para maniobras y procedimientos por instrumentos.* Un solicitante para una habilitación en tipo o una habilitación en tipo en adición a una habilitación en categoría y/o clase de aeronave, quien provee una aeronave que no es apta para las maniobras y procedimientos por instrumentos requeridos en el examen práctico:
- 1) Puede solicitar la habilitación en tipo, pero la habilitación estará limitada a “VFR solamente”; y
 - 2) Puede obtener la remoción de la limitación de “VFR solamente” en ese tipo de aeronave después que el solicitante:
 - i) pase un examen práctico en ese tipo de aeronave en condiciones de instrumentos reales o simulados;
 - ii) pase un examen práctico en ese tipo de aeronave en las maniobras y procedimientos por instrumentos apropiados según la subsección 61.157; u
 - iii) obtenga su calificación para ese tipo de aeronave de acuerdo con la subsección 61.73 (e).

- 3) Cuando una habilitación en instrumentos es otorgada a una persona que tiene una o más habilitaciones en tipo, la licencia de piloto enmendada debe tener la limitación “VFR solamente” para cada habilitación en tipo de aeronave que la persona no haya demostrado competencia en instrumentos.
- i) *Avión multimotor con una estación para un solo piloto.* Un solicitante para una habilitación en tipo, a un nivel de certificación que no sea TLA, en un avión multimotor con una estación para un solo piloto debe realizar el examen práctico en la versión multi-asiento de ese avión, o el examen práctico puede ser realizado en la versión de un solo asiento de ese avión si el examinador está en una posición que pueda observar al solicitante durante el examen práctico, y no hay la versión multi-asiento de ese avión multimotor.
- j) *Avión monomotor con una estación para un solo piloto.* Un solicitante para una habilitación en tipo, a un nivel de certificación que no sea TLA, en un avión monomotor con una estación para un solo piloto debe realizar el examen práctico en la versión multi-asiento de ese avión monomotor, o el examen práctico puede ser realizado en la versión de un solo asiento de ese avión si el examinador está en una posición que pueda observar al solicitante durante el examen práctico, y no hay la versión multi-asiento de ese avión monomotor.
- k) *Habilitaciones de clase de categoría para la operación de una aeronave con certificado de matrícula experimental:* No obstante las provisiones de los párrafos (b) y (c) de esta subsección, una persona que posea al menos una licencia de piloto privado o comercial puede solicitar una habilitación en categoría y clase limitada a una marca y modelo específica de aeronave experimental, siempre que:
- 1) la persona haya registrado al menos 5 horas de vuelo actuando como piloto al mando en la misma categoría, clase, marca, y modelo de aeronave;
 - 2) la persona haya recibido un endoso en su libro de registro de vuelo de piloto por parte de un instructor autorizado que ha determinado la competencia del piloto para actuar como piloto al mando en la misma categoría, clase, marca, y modelo de aeronave.
- l) *Desviación.* A menos que el IDAC requiera que ciertas o todas las tareas sean ejecutadas, el examinador que conduce el examen práctico puede obviar cualquiera de las tareas para las cuales el IDAC aprueba autorización para desvío.
- m) *Medidas de transición relacionadas con la categoría de aeronave de despegue vertical.* Hasta el 5 de marzo de 2022, el IDAC puede anotar en la licencia de un piloto de avión o helicóptero una habilitación de tipo para la categoría de aeronave de despegue vertical. La anotación de la habilitación en la licencia indicará que la aeronave forma parte de la categoría correspondiente a aeronaves de despegue vertical. La instrucción para la habilitación de tipo en la categoría de aeronave de despegue vertical se completará durante un curso de instrucción reconocida, tomando en cuenta la experiencia previa en avión o en helicóptero del solicitante, según corresponda, e incorporará todos los aspectos pertinentes relativos a la operación de una aeronave de la categoría correspondiente a aeronaves de despegue vertical.

61.64 Uso de un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.

- a) *Uso de dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.* Si un solicitante de una licencia o habilitación usa un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo para entrenamiento o cualquier porción del chequeo práctico, el dispositivo de instrucción para simulación de vuelo:
- 1) debe representar la categoría, clase, y tipo (si una habilitación de tipo es aplicable), para la habilitación buscada; y
 - 2) debe ser aceptado por el IDAC de la manera como está prescrito en la subsección 61.4, y utilizado de acuerdo con un curso de entrenamiento aprobado bajo RAD 141 o 142, o bajo RAD 121 o 135, si el solicitante es un piloto empleado del operador aéreo.
- b) Excepto lo provisto en el párrafo (f) de esta subsección, si un avión no es usado durante el chequeo práctico para una habilitación de tipo para un avión turborreactor (excepto para inspección de pre-vuelo), un solicitante debe realizar el chequeo práctico completo en un simulador de vuelo Nivel C o superior, y el solicitante debe:
- 1) tener una habilitación de tipo en un avión turborreactor de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada, y esa habilitación de tipo no puede contener una limitación de experiencia operacional supervisada;
 - 2) tener 1,000 horas de vuelo en dos aviones turborreactores diferentes de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada;
 - 3) haber sido nombrado por el Ministerio de Defensa de República Dominicana como piloto al mando en un Avión turborreactor de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada;
 - 4) tener 500 horas de vuelo en el mismo tipo de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada; o
 - 5) haber registrado por lo menos 2,000 horas de vuelo, de la cuales 500 horas fueron en aviones propulsados por turbinas, de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada.
- c) Excepto lo provisto en el párrafo (f) de esta subsección, si un avión no es usado durante el chequeo práctico para una habilitación de tipo para un avión turbohélice (excepto para inspección de pre-vuelo), un solicitante debe realizar el chequeo práctico completo en un simulador de vuelo Nivel C o superior y debe:
- 1) tener una habilitación de tipo en un avión turbohélice de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada, y esa habilitación de tipo no puede contener una limitación de experiencia operacional supervisada;
 - 2) tener 1,000 horas de vuelo en dos aviones turbohélices diferentes, de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada;
 - 3) haber sido nombrado por el Ministerio de Defensa como piloto al mando en un Avión turbohélice de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 4) tener 500 horas de vuelo en el mismo tipo de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada; o
 - 5) tener registradas por lo menos 2,000 horas de vuelo, de la cuales 500 horas fueron en aviones propulsados por turbinas, de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada.
- d) Excepto lo provisto en el párrafo (f) de esta subsección, si un helicóptero no es usado durante el chequeo práctico para una habilitación de tipo en un helicóptero (excepto para inspección de pre-vuelo), un solicitante debe realizar el chequeo práctico completo en un simulador de vuelo nivel C o superior y el solicitante debe cumplir con uno de los siguientes requisitos:
- 1) tener una habilitación de tipo en un helicóptero y esa habilitación de tipo no puede contener una limitación de experiencia operacional supervisada;
 - 2) haber sido nombrado por el Ministerio de Defensa de República Dominicana como piloto al mando de un helicóptero;
 - 3) tener 500 horas de vuelo en el tipo de helicóptero; o
 - 4) tener 1000 horas de vuelo en dos tipos de helicópteros diferentes.
- e) Excepto lo provisto en el párrafo (f) de esta subsección, si una aeronave de despegue vertical no es usada durante el chequeo práctico para una habilitación de tipo en una aeronave de despegue vertical (excepto para inspección de pre-vuelo), un solicitante debe realizar el chequeo práctico completo en un simulador de vuelo nivel C o superior y el solicitante debe cumplir con uno de los siguientes requisitos:
- 1) tener una habilitación de tipo en una aeronave de despegue vertical sin una limitación de experiencia operacional supervisada;
 - 2) haber sido nombrado por el Ministerio de Defensa de República Dominicana como piloto al mando de una aeronave de despegue vertical;
 - 3) tener 500 horas de vuelo en el tipo de aeronave de despegue vertical para el cual la habilitación es buscada; o
 - 4) tener 1000 horas de vuelo en dos tipos de aeronave de despegue vertical diferentes.
- f) Si el solicitante no cumple con uno de los requisitos de experiencia de los párrafos (b)(1) hasta (5), (c)(1) hasta (5), (d)(1) hasta (4) o (e)(1) hasta (4) de esta subsección, según sea apropiado a la habilitación de tipo buscada, entonces:
- 1) el solicitante debe completar las siguientes tareas del chequeo práctico en una aeronave apropiada a la categoría, clase, y tipo para la cual la habilitación es buscada: Inspección de pre-vuelo, despegue normal, aproximación normal utilizando sistema de aproximación de aterrizaje por instrumentos, aproximación frustrada y aterrizaje normal; o
 - 2) la licencia de piloto del solicitante será emitida con una limitación que establece: “El (nombre de la habilitación de tipo adicional) está sujeta a limitaciones del piloto al mando,” y el solicitante está restringido de servir como piloto al mando en una aeronave de ese tipo.

- g) La limitación descrita en el párrafo (f)(2) de esta subsección puede ser removida de la licencia del piloto si el piloto cumple con lo siguiente:
- 1) realiza 25 horas de tiempo de vuelo en una aeronave de la categoría, clase, y tipo a la que aplica la limitación, bajo la observación directa del piloto al mando quien tiene habilitación de categoría, clase, y tipo, sin limitaciones para la aeronave;
 - 2) registra cada vuelo, y el piloto al mando que observó el vuelo testimonia cada vuelo por escrito;
 - 3) obtiene el tiempo de vuelo mientras realiza las tareas de piloto al mando; y
 - 4) presenta evidencia de la experiencia operacional supervisada a la Dirección de Normas de Vuelo del IDAC, para que le sea removida la limitación.

61.65 Requisitos para la habilitación en instrumentos.

- a) *General.* Una persona que aplique para una habilitación en instrumentos debe:
- 1) Poseer al menos una licencia vigente de piloto privado con una habilitación apropiada de avión o helicóptero para la habilitación en instrumentos que se procura.
 - 2) Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60.
 - 3) Recibir y registrar entrenamiento en tierra de un instructor autorizado sobre entrenamiento aeronáutico, en conocimientos en las áreas del párrafo (b) de esta subsección que aplique para la habilitación en instrumentos buscada.
 - 4) Recibir un endoso en el libro de registro de vuelo del piloto o en el registro de entrenamiento por un instructor autorizado, certificando que la persona está preparada para tomar el examen de conocimiento requerido.
 - 5) Recibir y registrar entrenamiento en áreas de operación del párrafo (c) de esta subsección de un instructor autorizado en una aeronave o dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que represente un avión o helicóptero, apropiado para la habilitación en instrumentos buscada.
 - 6) Recibir un endoso en un libro de registro de vuelo del piloto o registro de entrenamiento de parte de un instructor autorizado, certificando que la persona está preparada para tomar el examen práctico requerido.
 - 7) Aprobar el examen de conocimiento requerido en las áreas de conocimiento aeronáutico del párrafo (b) de esta subsección; sin embargo, no es requerido que el solicitante tome otro examen de conocimiento si esa persona ya tiene una habilitación en instrumento; y
 - 8) Aprobar el examen práctico requerido en las áreas de operación del párrafo (c) de esta subsección en:
 - i) un avión, helicóptero o aeronave de despegue vertical, apropiado para la habilitación que se procura; o
 - ii) un simulador de vuelo o un dispositivo de instrucción para vuelo apropiado para la habilitación que se procura y para la maniobra específica o el procedimiento de aproximación por instrumentos a realizar. Si un entrenador para procedimientos de

vuelo aprobado por una autoridad aeronáutica competente reconocida por OACI, es utilizado para el examen práctico, los procedimientos de aproximación por instrumentos en ese dispositivo de instrucción para vuelo estarán limitados a una aproximación de precisión y a una aproximación de no precisión, siempre y cuando el dispositivo de entrenamiento de vuelo esté aprobado para el procedimiento a realizar.

b) *Conocimiento Aeronáutico.* Una persona que solicite una habilitación en instrumento debe haber recibido y registrado entrenamiento en tierra de un instructor autorizado en las siguientes áreas de conocimiento aeronáutico que apliquen a la habilitación en instrumento que se procura:

- 1) *Derecho aéreo:* todas las disposiciones legales y reglamentos que apliquen a operaciones de vuelo bajo IFR; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;
- 2) *Conocimiento general de las aeronaves de la categoría en la que desea obtenerse la habilitación:*
 - i) la utilización, limitaciones y condiciones de funcionamiento del equipo de aviónica, de los dispositivos electrónicos y de los instrumentos necesarios para el control y la navegación de aeronaves en vuelos IFR y en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos; utilización y limitaciones de la automatización;
 - ii) brújulas, errores al virar y al acelerar; instrumentos giroscópicos, límites operacionales y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;
- 3) *Performance y planificación de vuelo para la categoría de aeronave en la que desea obtenerse la habilitación:*
 - i) los preparativos y verificaciones previos al vuelo correspondiente a los vuelos IFR;
 - ii) la planificación operacional del vuelo; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo para vuelos IFR; los procedimientos de reglaje del altímetro;
- 4) *Actuación humana para la categoría de aeronave en la que desea obtenerse la habilitación.* La actuación humana correspondiente al vuelo por instrumentos en aeronaves, incluidos los principios de gestión de amenazas y errores;
- 5) *Meteorología para la categoría de aeronave en la que desea obtenerse la habilitación:*
 - i) la aplicación de la meteorología aeronáutica; la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría;
 - ii) las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo en los motores y en la célula; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;
 - iii) en el caso de helicópteros, la influencia de la formación de hielo en el rotor;
 - iv) reconocimiento de situaciones meteorológicas críticas y evitación cizalladura de viento (*wind shear*);

- 6) *Navegación para la categoría de aeronave en la que desea obtenerse la habilitación:*
 - i) navegación aérea práctica mediante sistemas de navegación;
 - ii) la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las fuentes de navegación;
 - 7) *Procedimientos operacionales para la categoría de aeronave en la que desea obtenerse la habilitación*
 - i) la aplicación de la gestión de amenazas y errores a la actuación operacional;
 - ii) la interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como el AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos y las cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para la salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación;
 - iii) los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad relativas a los vuelos IFR; criterios de franqueamiento de obstáculos;
 - iv) los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad relativas a los vuelos IFR; criterios de franqueamiento de obstáculos;
 - 8) *Radiotelefonía:* los procedimientos y fraseología para comunicaciones aplicables a las aeronaves en vuelos IFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.
 - 9) Sistema de control de tránsito aéreo y procedimientos para operaciones de vuelo por instrumentos.
 - 10) Manejo de los recursos en la tripulación, que incluye comunicación y coordinación con la tripulación.
- c) *Pericia de Vuelo.* Una persona que aplique para una habilitación en instrumentos debe recibir y registrar entrenamiento de un instructor autorizado en una aeronave, o en un simulador de vuelo o en un dispositivo de instrucción para vuelo, en acuerdo con el párrafo (e) de esta subsección, que incluya las siguientes áreas de operación:
- 1) los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la utilización del manual de vuelo o de un documento equivalente, y de los documentos correspondientes de los servicios de tránsito aéreo para la preparación de un plan de vuelo IFR;
 - 2) la inspección previa al vuelo, la utilización de lista de verificación, rodaje y las verificaciones previas al despegue;
 - 3) autorizaciones de control de tráfico y procedimientos;
 - 4) vuelo por referencia a los instrumentos;
 - 5) sistemas de navegación;
 - 6) procedimientos de aproximación por instrumentos;
 - 7) operaciones de emergencia; y
 - 8) procedimientos después del vuelo;

- 9) Ejecución de procedimientos y maniobras para vuelos IFR en condiciones normales, anormales y de emergencia que comprendan como mínimo:
- i) la transición al vuelo por instrumentos al despegar;
 - ii) salidas y llegadas normalizadas por instrumentos;
 - iii) procedimientos IFR en ruta;
 - iv) procedimientos de espera;
 - v) aproximaciones por instrumentos hasta los mínimos especificados;
 - vi) procedimientos de aproximación frustrada;
 - vii) aterrizajes a partir de aproximaciones por instrumentos.
 - viii) reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
 - ix) pilotar la aeronave de la que se desea obtener la habilitación dentro de sus limitaciones;
 - x) ejecutar toda la maniobra con suavidad y precisión;
 - xi) demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo;
 - xii) aplicar los conocimientos aeronáuticos; y
 - xiii) reservado.
 - xiv) dominar la aeronave en todo momento de modo que se asegure la ejecución con éxito de algún procedimiento o maniobra.
- 10) Para poder ejercer las atribuciones de la licencia en aeronaves multimotores, el solicitante deberá haber recibido de un instructor de vuelo autorizado instrucción en una aeronave multimotor de la categoría apropiada con doble mando. El instructor se asegurará de que el solicitante posee experiencia operacional en el manejo de la aeronave de la categoría apropiada, exclusivamente por referencia a los instrumentos con un motor inactivo o simuladamente inactivo;
- d) *Experiencia Aeronáutica.* Una persona que aplique para una habilitación en instrumentos debe haber registrado en su libro de registro de vuelo de piloto lo siguiente:
- 1) al menos 50 horas de vuelo de travesía como piloto al mando, de las cuales al menos 10 deben ser en aeronaves de la categoría en la que se desea obtener la habilitación en instrumentos; y
 - 2) un total de 40 horas de vuelo por instrumentos en las áreas de operación de esta subsección, de las cuales se puede incluir:
 - i) un máximo de 20 horas de vuelo por instrumentos en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo supervisado por un instructor de vuelo autorizado, en la categoría de aeronave para la que la habilitación en instrumentos es buscada.
 - ii) por lo menos, 10 horas de instrucción en instrumentos, en aeronaves de doble mando de la categoría en la que se busca obtener la habilitación en instrumentos, impartida por un instructor de vuelo autorizado;

- iii) reservado.
- iv) reservado.
- 3) *Uso de simulador de vuelo o un entrenador para procedimientos de vuelo (FTD).* Cuando un simulador de vuelo o un entrenador para procedimientos de vuelo sean utilizados con el propósito de reunir las horas necesarias para la obtención de una habilitación de vuelo por instrumentos, el crédito por tales horas será de la siguiente manera:
 - i) un máximo de 30 horas puede ser ejecutadas en ese simulador de vuelo, si el entrenamiento fue completado de acuerdo con un programa de entrenamiento bajo RAD 141 o 142; o
 - ii) un máximo de 20 horas, cuando el programa de entrenamiento provisto por un Instructor de Vuelo Autorizado (IVA) ha sido aprobado por el IDAC.
- 4) *Uso de un entrenador básico de vuelo por instrumentos (ATD).* Un máximo de 10 horas en instrumentos recibidos en un entrenador básico de vuelo por instrumentos (ATD) o un máximo de 20 horas de instrumentos recibidos en un entrenador básico de vuelo por instrumentos avanzado (AATD) puede ser acreditada para los requerimientos de horas en instrumentos requeridos por esta subsección si:
 - i) el dispositivo está aceptado o aprobado y autorizado por el IDAC de la manera provista en la subsección 61.4;
 - ii) un instructor autorizado provee las horas de entrenamiento en instrumentos en el dispositivo;
 - iii) excepto por lo prescrito en el subpárrafo (d)(3)(i) de esta subsección, no más de 20 horas de vuelo por instrumentos en un simulador de vuelo, entrenador para procedimientos de vuelo o entrenador básico de vuelo por instrumentos, o una combinación de éstos, deberá ser acreditado para los requerimientos de horas de esta subsección;

61.67 Requerimientos de autorización para piloto de categoría II.

- a) *General.* Una persona que solicita una autorización para piloto de categoría II debe poseer:
 - 1) al menos una licencia de piloto privado o comercial con una habilitación en instrumento o una licencia de piloto de transporte de línea aérea;
 - 2) una habilitación en tipo de aeronave para la autorización que se procura si esa aeronave requiere una habilitación en tipo; y
 - 3) una habilitación en categoría y clase de aeronave de la que se busca la autorización.
- b) *Requerimientos de experiencia.* Un solicitante de una autorización para piloto de categoría II debe tener al menos:
 - 1) 50 horas de vuelo nocturno como piloto al mando.
 - 2) 75 horas en instrumento bajo condiciones reales o simuladas de instrumento que pueden incluir no más de:

- i) una combinación de 25 horas de vuelo por instrumentos simulado en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo; o
 - ii) 40 horas de vuelo por instrumentos simulados si es realizado en un curso aprobado y conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1A, en su forma enmendada y en la AC 120- 40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B.
- 3) 250 horas de vuelo de travesía como piloto al mando.
- c) *Requerimientos para examen práctico.*
- 1) Un examen práctico debe ser pasado por una persona que solicite para:
 - i) expedición o renovación de una autorización para piloto de categoría II; y
 - ii) la adición de otro tipo de aeronave a la solicitud de autorización para piloto de categoría II.
 - 2) Para ser elegible para el examen práctico de una autorización bajo esta subsección, un solicitante debe:
 - i) cumplir los requisitos de los párrafos (a) y (b) de esta subsección; y
 - ii) si el solicitante no ha pasado el examen práctico para esta autorización durante los 12 meses calendario precedentes al mes del examen, entonces esa persona debe:
 - A) cumplir los requerimientos de subsección 61.57(c); y
 - B) haber realizado al menos seis aproximaciones ILS durante los 6 meses calendario precedentes al mes del examen, de las cuales, al menos tres de las aproximaciones deben haber sido conducidas sin el uso de acoplador de aproximación (*approach coupler*).
 - 3) Las aproximaciones especificadas en párrafo (c)(2)(ii)(B) de esta subsección:
 - i) deben ser conducidas bajo condiciones de vuelo por instrumentos reales o simuladas;
 - ii) deben ser conducidas hasta la altura de decisión para la aproximación ILS en el tipo de aeronave en que el examen práctico va a ser conducido;
 - iii) no necesitan ser conducidas hasta la altura de decisión autorizada para operaciones categoría II;
 - iv) deben ser conducidas hasta la altura de decisión autorizada para operaciones Categoría II solo si son conducidas en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo; y
 - v) deben ser realizadas en una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo, como aplique, a la aeronave en que el examen práctico ha de ser conducido o en un simulador de vuelo que:

- A) represente una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo, como aplique a la aeronave en que la autorización es buscada; y
 - B) es utilizado en cumplimiento con un curso aprobado y conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120- 40B.
- 4) El tiempo de vuelo adquirido en completar los requerimientos del párrafo (c)(2)(ii)(B) de esta subsección puede ser utilizado para completar los requerimientos del párrafo (c)(2)(ii)(A) de esta subsección.
- d) *Procedimientos de Examen Práctico.* El examen consiste en una parte oral y una parte en vuelo.
- 1) *Parte Oral.* En la parte oral del examen práctico, un solicitante debe demostrar conocimiento de lo siguiente:
 - i) distancia requerida de aterrizaje;
 - ii) reconocimiento de altura de decisión;
 - iii) procedimientos de aproximación frustrada y técnicas en uso de tableros visuales computados o pantallas de guía de actitud;
 - iv) uso y limitaciones de RVR;
 - v) uso de ayudas visuales, su disponibilidad o limitaciones, y altitud en la cual ellas son normalmente discernible en lecturas de RVR reducidas;
 - vi) procedimientos y técnicas relacionadas a transición de un vuelo no visual a un vuelo visual durante una aproximación final bajo un RVR reducido;
 - vii) efectos de cizalladura de viento vertical y horizontal;
 - viii) características y limitaciones del ILS y sistema de iluminación de pista;
 - ix) características y limitaciones del sistema director de vuelo, auto acoplador de aproximación, (incluyendo del tipo con ejes separados, si está equipado), sistema de auto aceleradores (si está equipado), y otro equipo de Categoría II requerido;
 - x) deberes asignados del copiloto durante aproximaciones Categoría II, a menos que la aeronave para la cual la autorización es buscada no requiera un copiloto; y
 - xi) sistemas de alarma de falla de instrumento y equipo.
 - 2) *Parte del vuelo.* Los siguientes requerimientos aplican a la parte del vuelo del examen práctico:

- i) la parte del vuelo debe ser conducida en una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo que aplique a la aeronave para la cual se busca una autorización, o en un simulador que:
 - A) represente una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo que aplique a la aeronave para la cual se busca una autorización; y
 - B) es usado en cumplimiento con un curso aprobado y conducido en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B.
- ii) la parte del vuelo debe consistir en al menos dos aproximaciones ILS a 100 pies AGL incluyendo al menos un aterrizaje y una aproximación frustrada.
- iii) todas las aproximaciones realizadas durante la parte en vuelo deben ser hechas con el uso de un sistema de guía para el control de vuelo aprobado, excepto si un acoplador automático de aproximación (*auto approach coupler*) aprobado está instalado, al menos una aproximación debe ser volada a mano usando comandos del director de vuelo.
- iv) si un avión multimotor con capacidad de rendimiento para ejecutar una aproximación frustrada con un motor inactivo es utilizado para el examen práctico, la parte del vuelo debe incluir su rendimiento en una aproximación frustrada con un motor, que deberá ser el motor más crítico, y si aplica, llevarlo a punto muerto (idle) o a cero empuje (*zero thrust*) antes de alcanzar la radiobaliza intermedia (*middle marker*).
- v) si un simulador multimotor o un dispositivo de instrucción multimotor es utilizado para el examen práctico, el solicitante debe ejecutar una aproximación frustrada con el motor más crítico averiado, si aplica.
- vi) para una autorización de una aeronave que requiere una habilitación tipo, el examen práctico debe ser realizado en coordinación con un copiloto que posee una habilitación tipo en la aeronave de la que la autorización es buscada.
- vii) el cuestionario oral puede ser conducido en cualquier momento durante el examen práctico.

61.68 Requerimientos de autorización para el piloto categoría III.

- a) Generalidades. Una persona que aplica para una autorización para piloto categoría III debe tener:
 - 1) por lo menos una licencia de piloto privado o una licencia de piloto comercial con habilitación en instrumentos o una licencia de transporte de línea aérea;
 - 2) una habilitación de tipo en la aeronave para la cual la autorización es solicitada si esa aeronave requiere una habilitación de tipo; y

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 3) una habilitación en categoría y clase para la aeronave para la cual la autorización es solicitada.
- b) *Requisitos de experiencia.* Una persona que aplica para una autorización para piloto Categoría III debe tener por lo menos:
 - 1) 50 horas de vuelo nocturno como piloto al mando;
 - 2) 75 horas de vuelo por instrumentos durante condiciones de instrumentos actual o simulada, que pueden incluir no más de:
 - i) una combinación de 25 horas de vuelo por instrumentos simulado en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo; o
 - ii) 40 horas de vuelo por instrumentos simulado si son realizadas en un curso aprobado, conducido por un centro de entrenamiento apropiadamente habilitado y certificado bajo RAD 141 o 142.
 - 3) 250 horas de vuelo de travesía como piloto al mando.
- c) *Requisitos de examen práctico.*
 - 1) Un examen práctico debe ser pasado por una persona que aplique para:
 - i) emisión o renovación de una autorización para piloto Categoría III; y
 - ii) la adición de otro tipo de aeronave a la autorización para piloto Categoría III del solicitante.
 - 2) Para ser elegible para un examen práctico para una autorización bajo esta sección, un solicitante debe:
 - i) reunir los requisitos de los párrafos (a) y (b) de esta sección; y
 - ii) si el solicitante no ha pasado un examen práctico para esta autorización durante los 12 meses calendario que preceden al mes del examen, entonces esa persona debe:
 - A) reunir los requisitos de la subsección 61.57 (c); y
 - B) haber realizado por lo menos seis aproximaciones ILS durante los 6 meses calendario que preceden al mes del examen, de los cuales por lo menos tres de las aproximaciones deben haber sido conducidas sin el uso de un acoplador de aproximación (*approach coupler*).
 - 3) Las aproximaciones especificadas en el párrafo (c) (2) (ii) (B) de esta sección:
 - i) deben ser conducidas bajo condiciones de vuelo por instrumentos actuales o simuladas;
 - ii) deben ser conducidas hasta la altura de alerta o altura de decisión (*alert height or decision height*) para la aproximación ILS en el tipo de aeronave en la cual el examen práctico va a ser conducido;
 - iii) no necesitan ser conducidas hasta la altura de decisión autorizada para operaciones Categoría III;
 - iv) deben ser conducidas hasta la altura de alerta o altura de decisión, según aplique, autorizadas para operaciones Categoría III, solamente, si son conducidas en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo; y

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- v) deben ser realizadas en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según aplique, como la aeronave en la cual el examen práctico será conducido o en un simulador de vuelo, que:
 - A) represente una aeronave de la misma categoría y clase y tipo, según aplique, como la aeronave para la cual la autorización es buscada; y
 - B) es usado de acuerdo a un curso aprobado impartido por un centro de entrenamiento certificado bajo el RAD 141 o 142.
- 4) El tiempo de vuelo adquirido para cumplir los requisitos del párrafo (c) (2) (ii) (B) de esta sección puede ser usado para cumplir con los requisitos del párrafo (c) (2) (ii) (A) de esta sección.
- d) *Procedimientos para el examen práctico.* El examen práctico consiste en un incremento oral y un incremento en vuelo.
 - 1) *Incremento oral.* En el incremento oral del examen práctico un solicitante debe demostrar conocimiento de lo siguiente:
 - i) distancia de aterrizaje requerida;
 - ii) determinación y reconocimiento de la altura de alerta o altura de decisión, según aplique, incluyendo uso de un altímetro radar;
 - iii) reconocimiento de y reacción adecuada a fallas significativas encontradas antes y después de alcanzar la altura de alerta o altura de decisión, según aplique;
 - iv) procedimientos de aproximación frustrada y técnicas de uso de pantallas de orientación de actitud fijas o computadas y la pérdida de altura esperada relacionada con motor al aire (*go-around*) manual o motor al aire automático y altitud de iniciación, según aplique;
 - v) uso y limitaciones de RVR, incluyendo la determinación de control de RVR y transmisómetros requeridos;
 - vi) uso, disponibilidad, o limitaciones de señales visuales y la altitud a la que estos son normalmente discernibles a lecturas de RVR reducidas incluyendo:
 - A) deterioro inesperado de las condiciones hasta menos del RVR mínimo durante la aproximación, toma de contacto y carrera de aterrizaje;
 - B) demostración de referencias visuales esperadas con el tiempo en condiciones mínimas;
 - C) la secuencia esperada de señales visuales durante una aproximación en la que la visibilidad está a, o por encima del mínimo de aterrizaje; y
 - D) Procedimientos y técnicas para hacer una transición de vuelo por referencia a instrumentos, a vuelo visual, durante una aproximación final bajo condiciones de RVR reducido.
 - vii) efectos de cizalladura de viento (*windshear*) vertical y horizontal;
 - viii) características y limitaciones del ILS y sistema de luces de la pista;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- ix) características y limitaciones del sistema director de vuelo, acoplamiento de aproximación automática (incluyendo tipo *split axis*, si está equipado), sistema auto acelerador (si equipado), y otro equipo Categoría III requerido;
 - x) deberes asignados al copiloto durante operaciones categoría III, a menos que la aeronave para la que se solicita la autorización, no requiera un copiloto;
 - xi) reconocimiento de los límites de posición aceptable de la aeronave y seguimiento de la trayectoria de vuelo durante la aproximación, *flare*, y si aplica, carrera de aterrizaje; y
 - xii) reconocimiento de, y reacción a, fallas de sistema en tierra o en el aire o anomalías, particularmente después de pasar la altura de alerta o altura de decisión, según aplique.
- 2) *Incremento de vuelo*. Los siguientes requisitos aplican al incremento en vuelo del examen práctico:
- i) el incremento en vuelo puede ser conducido en una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo, según aplique, como la aeronave para la que la autorización es solicitada, o en un simulador de vuelo que:
 - A) represente una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo, según aplique, como la aeronave para la que la autorización es solicitada; y
 - B) es usado de acuerdo a un curso aprobado conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.
 - ii) el incremento en vuelo debe consistir en por lo menos dos aproximaciones ILS hasta 100 pies AGL, incluyendo un aterrizaje y una aproximación frustrada iniciada a una altitud bien baja que pueda resultar en toque de pista durante la maniobra de go-around;
 - iii) todas las aproximaciones realizadas durante el incremento en vuelo deben ser hechas con el sistema de aterrizaje automático aprobado o un sistema de aterrizaje equivalente aprobado por el IDAC;
 - iv) si una aeronave multimotor con la capacidad de rendimiento para ejecutar una aproximación frustrada con un motor inoperativo es usada para el examen práctico, el incremento en vuelo debe incluir la realización de una aproximación frustrada con el motor crítico, si aplica, en aceleración baja o cero potencia antes de alcanzar la radiobaliza intermedia o exterior;
 - v) si un simulador de vuelo multimotor o dispositivo de instrucción para vuelo multimotor es usado, una aproximación frustrada debe ser ejecutada con un motor, el cual debe ser el motor más crítico fuera, si aplica;
 - vi) para una autorización para una aeronave que requiere una habilitación de tipo, el examen práctica debe ser realizada en coordinación con un copiloto que posea una habilitación de tipo en la aeronave en la cual la autorización es solicitada;
 - vii) preguntas orales pueden ser hechas en cualquier momento durante el examen práctico;
 - viii) sujeto a las limitaciones de este párrafo, para operaciones Categoría IIIb predicadas

sobre el uso de un sistema de control *rollout* en falla pasiva, por lo menos un rollout manual usando referencia visual o una combinación de referencias visuales e instrumentos debe ser ejecutado. La maniobra requerida por este párrafo deberá ser iniciada por una falla pasiva que desconecte el sistema de control del rollout:

- A) después del toque de pista del tren principal;
- B) antes del toque de pista del tren de nariz;
- C) en condiciones representativas del más adverso desplazamiento de toque de pista lateral permitiendo un aterrizaje seguro en la pista; y
- D) en condiciones atmosféricas anticipadas en operaciones Categoría IIIb.

61.69 Remolque de planeadores y vehículos ultralivianos sin motor: requisitos de entrenamiento y experiencia.

- a) Ninguna persona debe de actuar como piloto al mando para remolcar un planeador o vehículos ultralivianos no motorizados a menos que esa persona:
 - 1) posea por lo menos una licencia de piloto privado con la habilitación de categoría para aviones motorizados;
 - 2) haya asentado en el libro de registro de vuelo del piloto por lo menos 100 horas como piloto al mando en categoría de aeronave, clase y tipo, si es requerido, que el piloto está usando para remolcar un planeador o vehículo ultraliviano no motorizado;
 - 3) tenga un endoso en el libro de registro de vuelo del piloto por un instructor autorizado que certifique que esa persona ha recibido entrenamiento en tierra y en vuelo en planeadores y vehículos ultralivianos y que es competente en:
 - i) las técnicas y procedimientos esenciales para la seguridad del remolque de planeadores o vehículos ultralivianos no motorizados, incluyendo limitaciones de velocidad en el aire;
 - ii) procedimientos de emergencia;
 - iii) señales usadas; y
 - iv) máximos ángulos de inclinación (*bank*).
 - 4) excepto como lo provisto en el párrafo (b) de esta subsección, haya registrado por lo menos tres vuelos como único manipulador de los controles de una aeronave remolcando un planeador o un vehículo ultraliviano no motorizado simulando los procedimientos de vuelo de remolque mientras va acompañado de un piloto que reúna los requerimientos de los párrafos (c) y (d) de esta subsección;
 - 5) excepto por lo provisto en el párrafo (b) de esta subsección haya recibido un endoso del piloto en el párrafo (a)(4) de esta subsección, certificando que la persona ha logrado por lo menos 3 vuelos en una aeronave mientras remolca un planeador o un vehículo ultraliviano no motorizado, o mientras simula los de procedimientos de vuelo requeridos; y
 - 6) dentro de los 12 meses precedentes haya:
 - i) hecho por lo menos tres remolques reales o simulados de un planeador o vehículo ultraliviano no motorizado mientras es acompañado por un piloto calificado que reúne los requerimientos de esta subsección; o

- ii) hecho por lo menos tres vuelos como piloto al mando de un planeador o vehículo ultraliviano no motorizado remolcado por una aeronave.
- b) Cualquier persona que, antes del 17 de mayo de 1967, haya hecho y registrado 10 o más vuelos como piloto al mando de una aeronave remolcando un planeador o vehículo ultraliviano no motorizado acorde con un certificado o desviación no necesita cumplir con los párrafos (a)(4) y (a)(5) de esta subsección.
- c) El piloto descrito en los párrafos (a)(4) de esta subsección, que endosa el libro de registro de vuelo del piloto de una persona que procura los privilegios de remolque, debe haber:
 - 1) reunido los requisitos de esta subsección previo al endoso del libro de registro de vuelo del piloto de la persona que busca los privilegios de endoso; y
 - 2) registrado por lo menos 10 vuelos como piloto al mando de una aeronave mientras remolca un planeador o un vehículo ultraliviano no motorizado.
- d) Si el piloto descrito en el párrafo (a)(4) de esta subsección posee solamente una licencia de piloto privado, entonces ese piloto debe haber:
 - 1) registrado por lo menos 100 horas de piloto al mando en aeronaves, o 200 horas de piloto al mando en combinación de aeronave de motor y otra diferente a aeronave de motor; y
 - 2) ejecutado y asentado por lo menos tres vuelos dentro de los 12 meses calendario que preceden al mes en que el piloto acompaña o endosa el libro de registro de vuelo del piloto de una persona que busca los privilegios de remolque de planeador:
 - i) en una aeronave mientras remolca un planeador o un vehículo ultraliviano no motorizado acompañado de otro piloto que reúne los requerimientos de esta subsección; o
 - ii) como piloto al mando de un planeador o un vehículo ultraliviano no motorizado siendo remolcado por otra aeronave.

61.71 Graduados de un programa de entrenamiento aprobado que no están bajo este RAD:
Reglas especiales.

- a) Una persona que se gradúa en un programa de instrucción aprobado bajo el RAD 141 o bajo RAD 142, es considerada haber cumplido la experiencia aeronáutica aplicable, el conocimiento aeronáutico, y las áreas de requisitos de operación de este RAD si esa persona presenta el certificado de graduación y pasa la prueba práctica requerida dentro del período de 60 días después de la fecha de graduación. La instrucción aprobada es la proporcionada por los centros de instrucción aprobados bajo RAD 141 o RAD 142, los cuales están dedicados a impartir cursos de instrucción ajustados a un plan o programa de estudios llevados a cabo sistemáticamente, sin interrupción y bajo estricta supervisión, de acuerdo con los procedimientos descritos en el reglamento respectivo.
- b) Una persona puede solicitar una licencia de piloto de transporte de línea aérea, habilitación en tipo, o ambos bajo este RAD, y será considerado el haber cumplido con los requisitos aplicables bajo la sección F de este reglamento para esa licencia y habilitación, si esa persona ha:

- 1) completado satisfactoriamente un programa de entrenamiento aprobado y el chequeo de pericia de piloto al mando para ese tipo de aeronave, de acuerdo con los requisitos de piloto al mando bajo las secciones N y O del RAD 121; y
- 2) aplicado para la licencia de piloto de transporte de línea aérea, habilitación en tipo, o ambos dentro del período de 60 días a partir de la fecha en que la persona completó satisfactoriamente el programa de entrenamiento aprobado y el chequeo de pericia de piloto al mando para ese tipo de avión.

61.73 Pilotos militares: reglas especiales.

- a) *Generalidades.* Excepto para un piloto militar habilitado que ha sido removido de su posición de volar por carencia de competencia, o por una acción disciplinaria que implica operaciones de aeronave y que reúne los requerimientos aplicables de esta subsección, puede solicitar, de acuerdo con su entrenamiento militar, para:
 - 1) una licencia de piloto privado o comercial;
 - 2) una habilitación en aeronave en la categoría y clase de aeronave para la cual el piloto militar está calificado.
 - 3) una habilitación en instrumentos con la habilitación en aeronave apropiada para la cual el piloto militar está calificado; o
 - 4) una habilitación en tipo, si es apropiado.
- b) *Pilotos militares en estado activo de vuelo dentro de los pasados 12 meses.* Un piloto militar habilitado que ha estado en una posición activa de volar dentro de los 12 meses antes de la solicitud debe:
 - 1) pasar la prueba de conocimiento requerida sobre las áreas de conocimiento aeronáutico listadas en la subsección 61.125 de este RAD;
 - 2) presentar documentación mostrando cumplimiento con la experiencia aeronáutica en por lo menos una habilitación en categoría de aeronave; y
 - 3) presentar documentación mostrando que el solicitante es o fue, en algún momento durante los 12 meses calendario que preceden al mes de solicitud:
 - i) un piloto militar habilitado, en estado activo de vuelo en el Ministerio de Defensa de República Dominicana; o
 - ii) un piloto militar habilitado de una Fuerza Armada de un país extranjero Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil, asignado para funciones como piloto (que no sea la de entrenamiento de vuelo) y posea, al momento de la solicitud, una licencia de piloto civil vigente expedida por ese país contratante autorizando por lo menos los privilegios de la licencia de piloto que buscó.
 - 4) pasar la prueba práctica requerida sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127(b) que aplican a la categoría de la aeronave y habilitación buscada;
- c) *Pilotos militares en estado no activo de vuelo durante los 12 meses calendario que preceden al mes de la solicitud.* Un piloto militar habilitado que no ha estado activo para volar dentro de los 12 meses calendario que preceden al mes de solicitud debe:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 1) pasar el examen escrito sobre las áreas de conocimiento listadas en la subsección 61.125, y el examen práctico sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127(b); y
 - 2) presentar documentación demostrando que el solicitante fue, antes del principio del doceavo mes calendario que preceden al mes de la solicitud, un piloto militar habilitado como lo prescrito en los párrafos (b)(3)(i) o los párrafos (b)(3)(ii) de esta subsección.
- d) *Categoría de aeronave, clase, y habilitaciones en tipo.* A un piloto militar habilitado que aplique para una categoría de aeronave, clase, o habilitación en tipo, si es aplicable, le es expedida esa habilitación a nivel de licencia de piloto comercial si el piloto cumple satisfactoriamente un examen práctico impartido por el IDAC en esa aeronave después de:
- 1) reunir los requisitos de los párrafos (b)(1) y (b)(2) de esta subsección; y
 - 2) haber recibido un endoso de un instructor autorizado quien certifica que el piloto es competente para tomar el examen práctico requerido, y que ese endoso fue hecho dentro del período de los 60 días que preceden a la fecha del examen práctico.
- e) *Habilitación de vuelo por instrumentos.* Un piloto militar habilitado que solicite que una habilitación en instrumentos en avión o una habilitación en instrumentos en helicóptero, le sea añadida a su licencia comercial, puede solicitar una habilitación en instrumentos si el piloto dentro de los 12 meses calendario que preceden al mes de la solicitud ha pasado un chequeo de pericia en instrumentos sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.65(c) impartido por el IDAC, en la categoría de aeronave en la que busca la habilitación en instrumentos.
- f) *Habilitación en tipo de aeronave.* Una habilitación en tipo de aeronave es expedida solo para el tipo de aeronave que tenga una designación de tipo civil establecida por la autoridad de aeronáutica civil del Estado de diseño u otra autoridad civil competente reconocida por el IDAC.
- Nota:** En el caso de los EEUU, el informe de TCDS o de la Junta de Estandarización de Vuelo (Flight Standardization Board (FSB)) debe ser referenciado para determinar cuál de los números de serie de las aeronaves militares son elegibles para ser convertidas en un modelo de aeronave civil o emitida esta habilitación tipo basada en el 14 CFR 61.73 (e) de la FAA.
- g) *Habilitación en Tipo de aeronave puesta en una licencia de piloto de transporte de línea aérea.* A un piloto militar habilitado o un piloto militar habilitado retirado que tenga una licencia de piloto de transporte de línea aérea y que solicita una habilitación en tipo de aeronave para ser puesta en su licencia de piloto de transporte de línea aérea, se le puede expedir esa habilitación en tipo de aeronave al nivel de la licencia de piloto de transporte de línea aérea a condición de que esa persona:
- 1) tenga una habilitación en categoría y clase para ese tipo de aeronave en la licencia de piloto de transporte de línea aérea; y
 - 2) haya pasado un chequeo de pericia en instrumento dado por el Ministerio de Defensa de República Dominicana en ese tipo de aeronave como piloto al mando durante los 12 meses calendario que preceden al mes de la solicitud.
- h) *Requisitos de un piloto militar para la obtención de una licencia y/o habilitación.* Todo solicitante deberá proveer al IDAC los documentos que sirvan de evidencia de la forma y manera como esté prescrito por el Director General.

61.75 Convalidación de Licencia Extranjera.

- a) *General.* Excepto lo provisto en los párrafos (h) e (i) de esta subsección, una persona que posea una licencia de piloto extranjera que esté vigente y expedida por un país extranjero Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil puede solicitar y serle expedida una licencia de piloto privado con las habilitaciones apropiadas cuando la solicitud está basada en la licencia de piloto extranjera que reúna los requerimientos de esta subsección. La licencia convalidada emitida por el IDAC permanecerá vigente mientras ésta no exceda un plazo mayor a 12 meses calendario a partir de la fecha de su emisión o mientras no sea cancelada, restringida, o esté vencida o de alguna forma inhabilitada por el Estado emisor.
- b) *Licencia expedida.* Una licencia de piloto privado convalidada dominicana que ha sido expedida bajo esta subsección, deberá especificar el número de la licencia extranjera de la persona y del país de expedición. La persona que posee una licencia de piloto extranjera vigente, y expedida por un país extranjero Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil debe de serle expedida una licencia de piloto privado basada en la licencia de piloto extranjera sin tener que demostrar alguna pericia a condición de que el solicitante:
- 1) reúne los requisitos de esta subsección;
 - 2) posea una licencia de piloto extranjera que:
 - i) no está bajo una orden de cancelación o suspensión por el país extranjero que expidió la licencia de piloto extranjera; y
 - ii) no contenga un endoso afirmando que el solicitante no ha reunido todos los estándares de OACI para la licencia;
 - 3) no posea al momento una licencia de piloto dominicana;
 - 4) posea un certificado médico vigente expedido bajo el RAD 67 o un certificado médico vigente expedido por el país que expidió la licencia extranjera de la persona; y
 - 5) cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60.
- c) *Habilitaciones de aeronaves expedidas.* Las habilitaciones listadas en la licencia de piloto extranjera de una persona, en adición a alguna expedida después de examinarse bajo las provisiones de este RAD, puede ser puesta en esa licencia de piloto dominicana de dicha persona para privilegios de piloto privado solamente, excepto por lo contemplado para pilotos que operan bajo el párrafo (h) de esta subsección
- d) *Habilitaciones expedidas en instrumentos.* A una persona que posea una habilitación en instrumento en la licencia de piloto extranjera expedida por un país extranjero Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil le debe de ser expedida una habilitación en instrumento en una licencia de piloto privado dominicana a condición de que:
- 1) la licencia de piloto extranjera de la persona autoriza los privilegios de instrumentos;
 - 2) dentro de los 24 meses precedentes al mes en el cual la persona solicita para la habilitación en instrumentos, la persona pasa el examen apropiado de conocimiento; y
 - 3) cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60.
- e) *Limitaciones y privilegios de operación.* Una persona que reciba autorización para ser titular de una licencia convalidada de piloto privado que ha sido expedida bajo las provisiones de esta subsección:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 1) debe de actuar como piloto de una aeronave civil de matrícula dominicana de acuerdo con los privilegios de piloto privado autorizado por este RAD;
 - 2) está limitada a los privilegios puestos en la licencia por el IDAC;
 - 3) está sujeta a las limitaciones y restricciones de la licencia dominicana de la persona y a la licencia de piloto extranjera cuando ejerce los privilegios de esa licencia de piloto dominicano en la operación de una aeronave de matrícula dominicana dentro o fuera de República Dominicana; y
 - 4) no ejercerá los privilegios de esa licencia de piloto privado dominicana cuando la licencia de piloto extranjera de esa persona ha sido cancelada o suspendida.
- f) *Limitaciones en licencia usada como base para una licencia dominicana.* Una licencia de piloto extranjera solamente se puede utilizar como base para expedir una licencia de piloto privada dominicana convalidada. La licencia de piloto extranjera y el certificado médico usado como las bases para expedir una licencia de piloto privado bajo esta subsección debe estar escrito en los idiomas español e inglés o acompañado por una transcripción de los idiomas español e inglés que ha sido firmada por un oficial o representante de la autoridad de aviación extranjera que expidió la licencia de piloto extranjera.
- g) *Limitaciones colocadas en una licencia de piloto privado dominicana.* Una licencia de piloto privado dominicana expedida bajo esta subsección es válida solo cuando el titular tiene en posesión personal la licencia de piloto extranjera en base a la cual se expidió la licencia dominicana, o está prontamente accesible en la aeronave.
- h) *Solicitud de convalidación de licencia para un personal aeronáutico extranjero por parte de un operador aéreo nacional.* Cuando sea solicitado por el titular de un certificado de operador aéreo o trabajos aéreos, de la manera establecida por el Director General, el IDAC aceptará convalidar una licencia de piloto expedida por otro Estado contratante, si los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los que rigen en República Dominicana, y sólo se permitirá al piloto actuar como piloto al mando, piloto instructor o como copiloto en la, o las aeronaves incluidas en las Especificaciones de Operaciones del certificado aprobado por el IDAC si:
- 1) el piloto cumple con los requisitos prescritos en párrafo (b)(2) de esta subsección y con los mínimos requeridos de calificación para el puesto, que son aprobados en el manual de operaciones del operador;
 - 2) es capaz de hablar, leer y escribir en el idioma inglés por lo menos al Nivel 4;
 - 3) la competencia del piloto es evaluada satisfactoriamente por un inspector de operaciones del IDAC bajo el programa de entrenamiento aprobado para ese operador que incluya en la evaluación, conocimiento en el uso del espacio aéreo, la Ley No. 491-06 de Aviación Civil Dominicana y el Reglamento Aeronáutico Dominicano.
 - 4) en la autorización que acompañará la licencia convalidada según el párrafo (h), consta de la siguiente mención: “Válida para operaciones de vuelo de (nombre del operador), en la aeronave (tipo), en funciones de (capitán o copiloto según sea) por un período de 12 meses a partir de la emisión de esta licencia”.
 - 5) todo solicitante deberá proveer al IDAC los documentos que sirvan de evidencia de la forma y manera como esté prescrito por el Director General.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 6) el operador aéreo deberá asegurar una comunicación normal con el personal extranjero de manera que promueva la seguridad operacional de éste.
 - 7) el operador aéreo deberá cerciorarse de que el personal extranjero solicitante haya aprobado las pruebas de alcohol y drogas que exige el reglamento correspondiente.
 - 8) la validez de la licencia convalidada prescrita bajo el párrafo (h) de esta subsección, no deberá exceder un período mayor de 12 meses siempre que no exceda el plazo de validez de la licencia extranjera. La autorización perderá su validez en el caso de que la licencia respecto a la cual se haya conferido la autorización sea revocada o suspendida, o
 - 9) cuando el operador en cumplimiento del subpárrafo (h) (8) se viere en necesidad de renovar el contrato, deberá nuevamente satisfacer los requisitos prescritos bajo esta subsección.
 - 10) el solicitante posee una licencia de operador de estación aeronáutica. Si el solicitante no dispone de dicha licencia otorgada por el Estado que expidió la licencia extranjera, entonces el solicitante debe realizar un examen en el IDAC que cumpla los requisitos mínimos establecidos en la subsección 65.203 del RAD 65.
- i) *La solicitud de convalidación de la licencia presentada por el operador aéreo deberá indicar:*
- 1) identificación del piloto, licencia y habilitaciones que posee;
 - 2) fecha de inicio y término de las funciones que va a desempeñar;
 - 3) aeronave donde realizará la operación;
 - 4) demostración del último chequeo de vuelo;
 - 5) demostración de la experiencia de vuelo que posee, total y reciente.
- j) Toda persona titular de una licencia convalidada que haya expirado por vencimiento del período prescrito en el párrafo (a) de esta subsección, deberá solicitar nuevamente la convalidación de dicha licencia, cumpliendo con los requisitos aplicables de esta subsección.
- k) No obstante lo provisto en el párrafo (h) de esta subsección, el IDAC puede convalidar automáticamente una licencia que no sea de Piloto Privado a un personal aeronáutico de nacionalidad extranjera con las mismas atribuciones excepto ejercer el privilegio de realizar actividades por compensación o paga, conforme lo estipulado en el artículo 123 de la Ley 491-6. La convalidación automática de la licencia de piloto estará sujeta a que, el IDAC y el Estado extranjero:
- 1) hayan adoptado reglamentos comunes de otorgamiento de licencias que cumplan lo dispuesto en el Anexo 1 de OACI;
 - 2) hayan concertado un acuerdo oficial en que se reconozca el proceso de convalidación automática;
 - 3) hayan establecido un sistema de vigilancia que garantice que se sigan cumpliendo los reglamentos comunes sobre otorgamiento de licencias; y
 - 4) hayan registrado el acuerdo ante la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Nota 1- El registro de los acuerdos con la correspondiente lista de Estados contratantes puede consultarse en la Base de datos de acuerdos y arreglos aeronáuticos de la OACI.

61.76 Convalidación automática de licencia

- a) Sin perjuicio del cumplimiento de las normas migratorias y laborales de República Dominicana el IDAC puede convalidar en forma automática una licencia extranjera otorgada por otro Estado contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, a condición de que el IDAC y la AAC de ese Estado:
 - 1) hayan adoptado reglamentos comunes de otorgamiento de licencias;
 - 2) hayan concertado y cumplan los requisitos establecidos en un acuerdo oficial en el que se reconozca la convalidación automática;
 - 3) hayan establecido un sistema de vigilancia que garantice que se sigan cumpliendo los reglamentos comunes sobre otorgamiento de licencias; y
 - 4) hayan registrado el acuerdo ante la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- b) Para ello, en base al acuerdo oficial y el procedimiento conjunto establecido para este fin, el solicitante debe presentar los siguientes documentos:
 - 1) la solicitud ante la IDAC;
 - 2) comprobación de la experiencia reciente a través de la bitácora de vuelo u otro medio aceptable por el IDAC;
 - 3) copia de la licencia y del certificado médico aeronáutico extranjero vigente;
 - 4) evidencia de la vigencia de la habilitación o habilitaciones a ejercer;
 - 5) documento oficial de identidad. (C.I., pasaporte, etc.); y
 - 6) evidencia de haber efectuado la instrucción en un centro de instrucción que haya sido certificado por la AAC su Estado de origen o de un centro de entrenamiento de aeronáutica civil certificado o aceptado por la AAC de su Estado de origen para realizar el programa de instrucción para el otorgamiento de habilitaciones de tipo, o tenga requisitos comunes a estas normativas, según corresponda.
- c) La licencia y certificado médico aeronáutico requerido debe estar en el idioma español o en inglés, de lo contrario deben presentar una traducción oficial de la misma.
- d) Para todos los casos, se realizará la consulta a la AAC de origen sobre lo siguiente: validez de la licencia y habilitaciones del titular, clase y vencimiento del certificado médico aeronáutico, vencimientos, limitaciones, suspensiones y/o revocaciones, previo al otorgamiento de la convalidación automática.
- e) Las licencias convalidadas en virtud de esta subsección incluirán una anotación donde se indique que se han convalidado automáticamente conforme al acuerdo oficial señalado en el párrafo (a) (2) de esta subsección y se mencione el número de registro del acuerdo ante la OACI, la cual incluirá la lista de todos los Estados parte en el acuerdo.

- f) Los Estado contratantes al Convenio sobre Aviación Civil Internacional que no posean una reglamentación común con el IDAC y no puedan realizar la convalidación automática requerida en el párrafo (a) (2) de esta subsección, el IDAC convalidará la licencia extranjera conforme al procedimiento establecido en la subsección 61.75 de este reglamento.

61.77 Autorización al piloto para propósito especial: operación de aeronave civil registrada en República Dominicana arrendada por una persona que no es un ciudadano dominicano.

- a) *General.* Al titular de una licencia extranjera de piloto expedida por un país Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil que reúna los requisitos de esta subsección, el IDAC puede expedirle una *Autorización al Piloto para Propósito Especial* con el fin de realizar los servicios de piloto:
- 1) En una aeronave civil de matrícula dominicana que es arrendada a una persona que no es un ciudadano de República Dominicana, para realizar servicios de la manera prescrita en el subpárrafo (a)(2) de esta subsección.
 - 2) Para llevar personas o propiedad por compensación o remuneración en operaciones de:
 - i) servicio aéreo internacional, programado en aviones de motores de turbina de matrícula dominicana;
 - ii) servicio aéreo internacional programado en aviones de matrícula dominicana que tengan una configuración de más de nueve pasajeros, excluyendo los asientos de los tripulantes;
 - iii) transporte aéreo internacional no programado en aviones de matrícula dominicana que tienen una configuración de más de 30 asientos de pasajeros, excluyendo los asientos de los tripulantes; o
 - iv) servicios aéreos internacionales programados o transporte aéreo internacional no programado, en aviones de matrícula dominicana que tienen una carga paga mayor de 7,500 libras.
- b) *Elegibilidad.* Para ser elegible para la expedición o la renovación de una *Autorización al Piloto para Propósito Especial*, el solicitante debe presentar lo siguiente al IDAC:
- 1) una licencia extranjera de piloto actualizada, que ha sido expedida por la autoridad aeronáutica de un país Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil, que contiene la categoría de aeronave apropiada, clase, habilitación en instrumentos, y habilitación de tipo, si es apropiado, para la aeronave a ser volada;
 - 2) una certificación actualizada del arrendador de la aeronave:
 - i) indicando que el arrendador emplea al solicitante;
 - ii) especificando el tipo de aeronave en la cual el solicitante realizará los servicios de piloto; y
 - iii) indicando que el solicitante ha recibido instrucción de teoría aeronáutica e instrucción de vuelo que califica al solicitante para realizar los deberes que se le asignarán en la aeronave.
 - 3) documentación que muestre cuándo el solicitante alcanzará la edad de 65 años (una copia oficial del certificado de nacimiento del solicitante o de otra documentación oficial);

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 4) documentación de que el solicitante reúne los estándares médicos para la expedición de la licencia extranjera de piloto, de la autoridad aeronáutica del país Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil donde el solicitante mantiene su nacionalidad o residencia.
 - 5) reservado.
 - 6) una declaración de que el solicitante aún no tiene una Autorización al Piloto para Propósito Especial; sin embargo, si el solicitante ya la tiene, entonces dicha autorización debe ser entregada al IDAC antes de ser expedida otra autorización.
- c) *Privilegios.* Una persona a quien se le ha expedido una Autorización al Piloto para Propósito Especial bajo esta subsección:
- 1) debe ejercer los privilegios prescritos en la Autorización al Piloto para Propósito Especial; y
 - 2) debe cumplir con las limitaciones especificadas en esta subsección y las limitaciones adicionales especificadas en la Autorización al Piloto para Propósito Especial.
- d) *Limitaciones generales.* Una Autorización al Piloto para Propósito Especial es válida solamente:
- 1) para los vuelos entre los países extranjeros o para vuelos en comercio aéreo extranjero dentro del período asignado en la autorización;
 - 2) si la licencia de piloto extranjera requerida por el párrafo (b)(1) de esta subsección, la documentación médica requerida por el párrafo (b)(4) de esta subsección, y la Autorización al Piloto para Propósito Especial expedida bajo esta subsección están en la posesión física del titular o inmediatamente accesible en la aeronave;
 - 3) mientras que el titular esté empleado por la persona de quien la aeronave descrita en la certificación requerida por el párrafo (b)(2) de esta subsección es arrendada;
 - 4) mientras el titular esté realizando los servicios de piloto en la aeronave de matrícula dominicana descrita en la certificación requerida por el párrafo (b)(2) de esta subsección; y
 - 5) si el titular tiene solamente una Autorización al Piloto para Propósito Especial en la manera provista en el párrafo (b) (6) de esta subsección.
- e) *Limitación de edad. Limitación de edad.* Ninguna persona que posea una licencia de piloto expedida bajo este RAD que ha alcanzado los 65 años de edad, deberá servir como piloto en un avión civil de matrícula dominicana que esté dedicado al servicio aéreo internacional regular o de operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento.
- f) *Definiciones.*
- 1) *Servicio aéreo internacional*, según se utiliza en el párrafo (e) de esta subsección, significa servicio aéreo programado realizado en aviones para el transporte público de pasajeros, correo, o carga, cuyo servicio pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un país.
 - 2) *Transporte aéreo internacional*, según se utiliza en el párrafo (e) de esta subsección, significa transporte aéreo realizado en aviones para el transporte público de pasajeros,

correo, o cargo, cuyo servicio pasa a través del espacio aéreo sobre el territorio de más de un país.

- g) *Requisitos relativos a la paridad de edad.* Ninguna persona que haya cumplido los 60 años de edad pero que no haya alcanzado la edad de los 65 años podrá servir como piloto al mando en cualquiera de las operaciones descritas en la subsección 61.3 (j)(1)(i) hasta (iv) a menos que haya otro piloto en la cabina de pilotaje quien no haya todavía cumplido los 60 años de edad.
- h) *Fecha de vencimiento.* Cada Autorización al Piloto para Propósito Especial vence:
- 1) 60 meses calendario desde el mes en que fue emitida, a menos que previo a esta fecha sea suspendida o cancelada.
 - 2) cuando el contrato de arrendamiento para la aeronave expire o el arrendador termina el empleo de la persona que posee la autorización para propósito especial;
 - 3) siempre y cuando la licencia de piloto extranjera de la persona haya sido suspendida, cancelada o ya no es válida, o
 - 4) cuando la persona ya no reúne los estándares médicos para la emisión de una licencia de piloto extranjera.
- i) *Renovación.* Una persona que ejerce los privilegios de una autorización al piloto para propósito especial puede solicitar una extensión de 60 meses calendario a esa autorización, con tal que la persona:
- 1) continúe reuniendo los requisitos de esta subsección; y
 - 2) entregue la autorización al piloto para propósito especial vencida, al recibo de la nueva autorización.

61.78 Carta de Autorización Especial

- a) Al titular de una licencia expedida bajo este RAD o una licencia extranjera de piloto expedida por un país Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil que reúna los requisitos de esta subsección, el IDAC puede expedirle una *Carta de Autorización Especial* para habilitación en categoría, clase o tipo con el fin de realizar vuelos de entrenamiento, de ensayo o para vuelos especiales que se realizan sin propósito remunerativo o de servicio de transporte de pasajeros.
- b) *Elegibilidad.* Para ser elegible para la expedición de una *Autorización Especial*, el solicitante debe presentar lo siguiente al IDAC:
- 1) Para el titular de una licencia expedida bajo este RAD, una carta de solicitud dirigida al IDAC conforme al formato, proceso y documentación requerida, como ha sido establecido por el Director General, especificando las razones de su solicitud;
 - 2) Para el titular de una licencia de piloto extranjera:
 - i) una carta de solicitud dirigida al IDAC, conforme al formato, proceso y documentación requerida, como ha sido establecido por el Director General, especificando las razones de su solicitud;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- ii) licencia extranjera de piloto actualizada, que haya sido expedida por la autoridad aeronáutica de un país Contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil, que contenga la categoría de aeronave apropiada, clase, habilitación en instrumentos, y habilitación de tipo, si es apropiado, para la aeronave a ser volada.
- iii) no esté bajo una orden de cancelación o suspensión por el país extranjero que expidió la licencia de piloto extranjera;
- iv) no contenga un endoso afirmando que el solicitante no ha reunido todos los estándares de OACI para la licencia;
- v) posea un certificado médico vigente expedido bajo el RAD 67 o un certificado médico vigente expedido por el país que expidió la licencia extranjera de la persona; y
- vi) hablar, escribir, y entender el idioma inglés por lo menos al Nivel 4.

Sección “C” - Estudiante Piloto

61.81 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos para la emisión de licencias y certificados de estudiante piloto, las condiciones bajo las que esta licencia es utilizada y las limitaciones y reglas operacionales, generales para los titulares de estos certificados y licencias.

61.83 Requisitos de elegibilidad: Estudiante Piloto.

Para obtener una licencia de estudiante piloto y un certificado médico de por lo menos Clase II, una persona debe:

- a) Tener por lo menos cumplidos los 17 años de edad. En caso de ser menor deberá presentar autorización legal de sus padres.
- b) Reservado.

61.85 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de estudiante piloto y un certificado médico de por lo menos Clase II, deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.87 Requisitos de vuelo solo, para el estudiante piloto.

- a) *Generalidades.*

Un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que cumpla los requisitos de esta sección.

El término “vuelo solo”, usado en este RAD, son las horas de vuelo en que un estudiante piloto es el ocupante único de la aeronave, o las horas de vuelo durante las cuales el estudiante ha actuado como piloto al mando de una aeronave que requiere más de un piloto.

- b) *Conocimiento aeronáutico.*

Un estudiante piloto debe demostrar satisfactoriamente conocimiento aeronáutico en un examen de conocimiento que reúna los requisitos de este párrafo:

- 1) El examen debe orientarse al conocimiento del estudiante piloto sobre:
 - i) las subsecciones de los reglamentos 61 y 91;
 - ii) las reglas y procedimientos del espacio aéreo para el aeródromo donde el vuelo solo será realizado; y
 - iii) las características de vuelo y limitaciones operacionales para la marca y modelo de aeronave a ser volado.

2) La instrucción autorizada debe:

- i) administrar un examen; y
- ii) a la conclusión del examen, revisar todas las respuestas incorrectas con el estudiante antes de autorizar a ese estudiante a conducir un vuelo solo.

c) *Entrenamiento de Pre-vuelo solo.*

Previo a la conducción de un vuelo solo, un estudiante piloto debe haber recibido y registrado instrucción en por lo menos los procedimientos y maniobras aplicables enumeradas en los párrafos (d) hasta (j) de esta subsección y haber demostrado pericia en el ámbito aceptable de rendimiento a juicio del instructor que aprueba el “vuelo sólo” de estudiante piloto.

d) *Las maniobras y procedimientos para entrenamiento previo al vuelo solo en un avión monomotor.* Un estudiante que está recibiendo entrenamiento para la habilitación o privilegios de un avión monomotor debe (como sea apropiado a la aeronave a ser volada en el vuelo solo), haber recibido un entrenamiento pre-solo, sobre:

- 1) procedimientos de preparación apropiada del vuelo, incluyendo planeamiento de pre- vuelo y preparación, operación de planta motora, y sistemas de aeronaves;
- 2) rodaje y operaciones de superficie, incluyendo corridas de motor;
- 3) despegues y aterrizajes incluyendo normales y con viento-cruzado;
- 4) vuelo recto y nivelado, y giros en ambas direcciones;
- 5) ascensos y giros ascendentes;
- 6) patrones de tránsito de aeródromo, incluyendo procedimientos de salida y llegada;
- 7) evasión de colisión, evasión de cizalladura de viento, y evasión de turbulencia;
- 8) descensos con y sin giros usando configuraciones de baja y alta resistencia;
- 9) vuelo a diversas velocidades aéreas indicadas, desde velocidad de crucero a velocidad de vuelo lento;
- 10) entradas en pérdida de sustentación de varias actitudes de vuelo y combinaciones de potencia con recuperación iniciada a la primera indicación de una pérdida de sustentación, y recuperación de una pérdida de sustentación completa;
- 11) procedimientos de emergencia y mal funcionamiento del equipo;
- 12) maniobras con referencia al terreno;
- 13) aproximaciones a un área de aterrizaje con simulación de fallos del motor;
- 14) deslizamiento a un aterrizaje; y
- 15) dar motor y al aire (*Go-around*).

e) Para aviones, además de las maniobras y procedimientos del párrafo (d) de esta subsección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:

- 1) aproximaciones al área de aterrizaje con potencia mínima y parcial;

- 2) aterrizaje con deslizamiento;
 - 3) aproximación frustrada desde una aproximación final y desde la establecida para aterrizaje en diversas configuraciones de vuelo incluyendo giros;
 - 4) procedimientos de aterrizaje forzoso (de emergencia) iniciados en el despegue, durante el ascenso inicial, travesía, descenso y en patrón de aterrizaje; y
 - 5) entrada en pérdidas (*stall*) desde diversas actitudes de vuelo y combinaciones de potencia con la recuperación iniciada al primer indicio de una pérdida, y recuperación desde una pérdida total.
- f) Para helicópteros (con excepción de autogiros monoplazas), además de las maniobras y los procedimientos del párrafo (d) de esta subsección y de acuerdo a lo permitido por las limitaciones de maniobra y rendimiento de la aeronave, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento pre-vuelo solo en:
- 1) aproximaciones al área de aterrizaje;
 - 2) giros en vuelo suspendido y carreteo en el aire (helicópteros solamente) y maniobras de superficie;
 - 3) aproximación frustrada desde aterrizaje de vuelo suspendido y desde una aproximación final;
 - 4) procedimientos simulados de emergencia, incluyendo descensos de auto-rotación con una recuperación de potencia o aterrizajes corridos, y recuperación de potencia en vuelos suspendidos en helicóptero monomotor o aproximaciones a vuelo suspendido o aterrizaje con un motor inactivo en helicópteros multimotores, y
 - 5) desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente).
- g) *Para planeadores:* Además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta subsección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento pre-vuelo solo en:
- 1) pre-vuelo, inspección de aparejos de remolque, revisión de señales, y los procedimientos de liberación a ser usados;
 - 2) remolque aéreo, remolque en tierra, o auto-lanzamiento;
 - 3) principios de ensamblaje y desmontaje del planeador;
 - 4) entradas en pérdida (*stall*) desde diversas actitudes de vuelo con recuperación al primer indicio y recuperación de una pérdida total;
 - 5) planeos rectos, en giro y espirales;
 - 6) deslizamiento al aterrizaje;
 - 7) procedimientos y técnicas para aprovechar la sustentación utilizando térmicas propias del área de entrenamiento; y
 - 8) operaciones de emergencia, incluyendo procedimientos de rotura de línea de remolque.
- h) *En dirigibles.* Además de los procedimientos y maniobras apropiadas del párrafo (d) de esta subsección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:

- 1) aparejos, lastres, control de presión de los balones de gas y de súper calentamiento; y
 - 2) aterrizaje con balance estático positivo y negativo.
- i) *En globos libres.* Además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (d) de esta subsección, el estudiante piloto debe haber recibido entrenamiento de vuelo pre-solo en:
- 1) operación de gas o aire caliente, lastre, válvulas y paneles de rasgadura, como sea apropiado;
 - 2) uso de emergencia del panel de rasgadura (puede simularse);
 - 3) los efectos de viento en el ángulo de ascenso y aproximación; y
 - 4) técnicas de prevención y detección de obstrucciones.
- j) La instrucción requerida por esta sección debe ser dada por un instructor de vuelo autorizado con habilitación:
- 1) En la categoría y clase de aviones, para aviones;
 - 2) Excepto a lo prescrito en párrafo (k)(3) de esta subsección, en helicópteros apropiados, para helicópteros;
 - 3) En la categoría de planeadores para planeadores;
 - 4) En la categoría de globo libre para globo libre.
- k) La instrucción en globo libre que es requerida por esta sección, puede ser impartida por una persona titular de una licencia de piloto comercial con habilitación en categoría de globo libre aerostático. El estudiante piloto que esté recibiendo entrenamiento en un globo libre debe recibir y registrar entrenamiento de vuelo para las siguientes maniobras y procedimiento:
- 1) despliegue y procedimientos de ensamblaje;
 - 2) procedimientos apropiados de preparación del vuelo, y sistemas de la aeronave;
 - 3) ascensos y descensos;
 - 4) procedimientos de aterrizaje y de recuperación;
 - 5) procedimientos de emergencia y malfuncionamiento de equipos;
 - 6) operación de la fuente de aire caliente o de gas, balastro, válvulas, entradas de aire y rip panels, como sea apropiado;
 - 7) uso de válvulas de deflexión o rip panel para simulación de una emergencia;
 - 8) los efectos del viento en ascenso y ángulos de aproximación; y
 - 9) detección de obstrucción y técnicas de evitación.
- l) Reservado.
- m) Limitaciones para el instructor de vuelo al autorizar vuelo solo. Ningún instructor debe autorizar a un estudiante piloto a realizar un vuelo solo, a menos que el instructor haya:
- 1) dado la instrucción al estudiante en la marca y modelo de aeronave en la que el vuelo solo va a ser hecho;
 - 2) determinado que el estudiante ha cumplido el entrenamiento de vuelo y requisitos de esta sección; y

- 3) determinado que el estudiante es competente para hacer con seguridad un vuelo solo en esa aeronave.
 - 4) endosado el libro de vuelo y la licencia o certificado de estudiante piloto, certificando haber dado entrenamiento al estudiante y autorizándolo para volar la aeronave específica, marca y modelo dentro de los 90 días previo a que el estudiante vuele solo.
- n) *Limitaciones para los estudiantes pilotos para operar una aeronave en vuelo solo.* Un estudiante piloto no debe operar una aeronave en vuelo solo a menos que el estudiante haya recibido:
- 1) un endoso en su licencia de estudiante por un instructor de vuelo autorizado para la marca y modelo de aeronave específica que se ha de volar; y
 - 2) un endoso en el libro de registro de vuelo (bitácora) para la marca y modelo de aeronave específica a ser volada por un instructor de vuelo autorizado quien dio el entrenamiento dentro de los 90 días previos a la fecha del vuelo.
- o) *Limitaciones para los pilotos estudiantes para operar una aeronave en vuelo solo nocturno.* Un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo nocturno a menos que el estudiante piloto haya recibido:
- 1) entrenamiento de vuelo nocturno en procedimientos de vuelo nocturno que incluye despegues, aproximaciones, aterrizajes y motor al aire (*go-arounds*) durante la noche en el aeropuerto donde el vuelo solo ha de ser conducido;
 - 2) entrenamiento en navegación nocturna de noche en la vecindad del aeropuerto donde el vuelo solo será conducido; y
 - 3) un endoso en el libro de registro de vuelo (bitácora) para la marca y modelo de aeronave específica a ser volada para vuelo solo nocturno, por un instructor de vuelo autorizado quien dio el entrenamiento dentro de los 90 días previos a la fecha del vuelo.
- p) *Limitaciones para el instructor de vuelo que autoriza vuelo solo.* Ningún instructor debe autorizar a un piloto estudiante a realizar un vuelo solo a menos que el instructor haya:
- 1) dado entrenamiento al estudiante piloto en la marca y modelo de aeronave o en una marca y modelo similar de aeronave en la cual el vuelo solo se ha de realizar;
 - 2) determinado que el estudiante piloto es competente en las maniobras y procedimientos prescritos en esta subsección;
 - 3) determinado que el estudiante piloto es competente en la marca y modelo de aeronave que se ha de volar;
 - 4) asegurado que la licencia de estudiante piloto ha sido endosada por un instructor autorizado para proveer entrenamiento de vuelo para la marca y modelo específica de aeronave que se ha de volar; y
 - 5) endosado el libro de registro de vuelo (bitácora) para la marca y modelo específica de aeronave que se ha de volar, y que ese endoso permanezca vigente para los privilegios de vuelo solo, siempre que un instructor de vuelo autorizado actualice el libro de registro de vuelo cada 90 días después.

61.89 Limitaciones generales.

- a) Un estudiante piloto no debe actuar al mando de una aeronave:
 - 1) que esté llevando pasajero;
 - 2) que esté llevando propiedades por compensación o pago;
 - 3) por compensación o pago;
 - 4) en procura de un negocio;
 - 5) en un vuelo internacional;
 - 6) con una visibilidad en vuelo o de superficie menor de 3 millas terrestres durante horas diurnas o 5 millas terrestres en horas nocturnas;
 - 7) cuando el vuelo no se pueda realizar con referencia visual a la superficie; o
 - 8) en una manera que sea contraria a cualquier limitación puesta en el libro de registro de vuelo del piloto por un instructor autorizado;
 - 9) el último día del vigésimo cuarto (24º) mes calendario a partir de la fecha de emisión de la licencia sin que antes haya solicitado y obtenido nuevamente una licencia de estudiante piloto, si después de haber vencido el plazo de vigencia de la licencia de estudiante piloto previa, éste no haya obtenido una licencia superior a dicha licencia;
 - 10) ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que el libro de vuelo y la licencia o certificado de estudiante piloto haya sido endosado por el instructor de vuelo que haya dado el entrenamiento al estudiante, autorizándolo para volar la aeronave específica, marca y modelo dentro de los 90 días previo a que el estudiante vuele solo.
- b) Un estudiante para piloto no puede actuar como piloto requerido de una tripulación de vuelo en una aeronave en el que más de un piloto es requerido por el certificado tipo de la aeronave o las regulaciones bajo la cual el vuelo es conducido, exceptuando cuando recibe entrenamiento de vuelo de un instructor autorizado a bordo de un dirigible, y ninguna otra persona distinta a la de un miembro requerido para la tripulación de vuelo es llevada en la aeronave.
- c) Reservado.

61.91 Reservado.

61.93 Requisitos de vuelo de navegación o travesía (para estudiante piloto para obtener licencia de piloto privado).

- a) Generalidades.
 - 1) Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo de navegación, ni puede este estudiante, excepto en una emergencia, hacer un vuelo solo con aterrizaje en cualquier punto, a excepción del aeródromo de despegue, a menos que el estudiante haya cumplido los requisitos de esta sección.

- 2) El término vuelo de navegación, usado en este RAD, significa un vuelo más allá de un radio de 25 millas náuticas desde el punto de salida.
- b) No obstante el párrafo (a) de esta subsección, un instructor de vuelo autorizado bajo este RAD puede permitir que el estudiante practique vuelos solos con despegues y aterrizajes en otro aeródromo dentro de 25 millas náuticas desde el aeródromo en que el estudiante recibe instrucción si el instructor de vuelo:
- 1) determina que el estudiante piloto es competente y experto para hacer estos aterrizajes y despegues;
 - 2) ha volado con ese estudiante antes de autorizar estos despegues y aterrizajes; y
 - 3) firma el libro del estudiante piloto con una autorización para hacer esos aterrizajes y despegues.
- c) Entrenamiento de vuelo.

Un estudiante piloto, además del entrenamiento de maniobras y procedimientos de vuelo para el pre-solo requeridos por 61.87 (c), debe haber recibido y registrado instrucción de un instructor de vuelo autorizado en los procedimientos apropiados y maniobras de piloto de esta sección. Además un estudiante piloto debe haber demostrado un nivel de rendimiento aceptable a juicio del instructor de vuelo autorizado, bajo este RAD, quien firma el certificado del estudiante piloto en los siguientes procedimientos y maniobras apropiados de esta sección:

- 1) Para todas las aeronaves:
 - i) el uso de cartas aeronáuticas para navegación VFR que usa pilotaje y navegación por estima con la ayuda de una brújula magnética;
 - ii) performance del avión en vuelo de navegación, adquisición y análisis de informes y pronósticos meteorológicos, incluyendo el reconocimiento de situaciones críticas de tiempos meteorológicos y estimados de visibilidad durante el vuelo;
 - iii) condiciones de emergencia en vuelos de navegación incluyendo procedimientos de desorientación en ruta, las condiciones adversas de tiempo y procedimientos simulados de precaución, aterrizaje y aproximaciones en aeródromos fuera de ruta;
 - iv) procedimientos de patrón de tráfico, incluyendo salidas normalizadas y llegadas normales, prevención y evasión de colisión, y precauciones de turbulencia;
 - v) reconocimiento de problemas operacionales asociados con los diferentes aspectos del terreno en el área geográfica en que se vuela; y
 - vi) operación apropiada de los instrumentos y el equipo instalado en la aeronave que va a ser volada.
- 2) Para aviones, además del párrafo (c)(1) de esta subsección:
 - i) despegue de campos cortos y blandos, y aproximaciones, y procedimientos de aterrizaje, incluyendo viento-cruzado para los despegues y aterrizajes;
 - ii) despegues con el mejor ángulo y régimen de ascenso;

- iii) control y maniobras únicamente por la referencia de instrumentos de vuelo, incluyendo el vuelo recto y nivelado, giros, descensos, ascensos, y el uso de radio ayudas y ayudas directivas de radar;
 - iv) el uso de radios para navegación VFR y para la comunicación recíproca; y
 - v) para estudiantes pilotos, procedimientos nocturnos en el área de 5 millas del aeródromo, con despegues, aterrizajes y aproximación frustrada.
 - 3) Para helicópteros, además del párrafo (c)(1) de esta subsección y como sea apropiado a la aeronave volada:
 - i) procedimientos de despegues y aterrizajes en altura;
 - ii) aproximaciones pronunciadas y suaves al aterrizaje suspendido (*hover*);
 - iii) desaceleraciones rápidas (helicópteros solamente); y
 - iv) uso de radios para navegación VFR y comunicación bidireccional.
 - 4) Para planeadores, además de los procedimientos y maniobras apropiadas en el párrafo (1) de esta subsección:
 - i) aterrizajes realizados sin el uso del altímetro desde por lo menos 2,000 pies sobre la superficie;
 - ii) reconocimiento de las condiciones del tiempo y condiciones favorables para vuelo de navegación; y
 - iii) el uso de radios para comunicaciones recíprocas.
 - 5) Para globos libres, los procedimientos y maniobras apropiadas del párrafo (c) (1) de esta subsección.
- d) Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en un vuelo solo de navegación, a menos que:
- 1) el instructor haya firmado el libro de vuelo del estudiante;
 - 2) el instructor autorizado bajo las condiciones de este RAD, que certifique que, un estudiante ha recibido las instrucciones necesarias, y ha demostrado un nivel aceptable de pericia en las maniobras y los procedimientos contemplados por esta sección para la categoría de aeronave a ser volada.
 - 3) para cada vuelo solo de navegación, después de observar al estudiante en el pre-vuelo, la planificación y preparación, certificando que, el estudiante está preparado para hacer el vuelo sin riesgo bajo las circunstancias conocidas y sujeto a cualquier condición enumerada en el libro de vuelo por el instructor;
 - 4) para un vuelo solo específico de navegación repetido que no sea mayor de 50 millas náuticas desde el punto de salida, después de darle la instrucción de vuelo en ambas direcciones en la ruta, incluyendo despegues y aterrizajes en los aeródromos a ser utilizados, y ha especificado las condiciones para que los vuelos puedan realizarse.

61.95 Operaciones en un área terminal de control y en aeródromos ubicados dentro de un área de control terminal.

- a) Un estudiante piloto no puede operar una aeronave a solas en espacio aéreo Clase B, a menos que:
- 1) el estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción de teoría aeronáutica y vuelo, de un instructor autorizado en esa área de espacio aéreo Clase B y la instrucción de vuelo se reciba en el área de espacio aéreo específica Clase B, para la que el vuelo solo sea autorizado;
 - 2) el libro de vuelo del estudiante piloto haya sido firmado dentro de los precedentes 90 días, para conducir vuelo solo en área de espacio aéreo Clase B, por el instructor quien dio el vuelo de entrenamiento; y
 - 3) el respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida de teoría aeronáutica y de vuelo y se encuentra competente para conducir vuelos solos en área de espacio aéreo específica Clase B.
- b) Conforme al RAD, subsección 91.131 (b), un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, desde o en un aeródromo ubicado dentro del espacio aéreo Clase B, a menos que:
- 1) ese estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción de teoría aeronáutica y de vuelo, de un instructor autorizado para que opere en ese aeródromo y la instrucción de teoría aeronáutica y de vuelo se haya recibido en el aeródromo específico para el que se autoriza el vuelo solo;
 - 2) el libro de vuelo de ese estudiante piloto se ha firmado dentro de los 10 días precedentes para conducir vuelo solo en el aeródromo específico, por el instructor quien dio el vuelo de entrenamiento; y;
 - 3) el respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida de teoría aeronáutica y de vuelo, y se encuentra competente para conducir operaciones de vuelo solo en el aeródromo especificado.

Sección “D” – Reservado

Sección “E” – Piloto Privado

61.101 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la emisión de licencias y certificados de piloto privado y las habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esos certificados, licencias y habilitaciones son necesarios, y las reglas de operación general para personas que poseen esos certificados y licencias y habilitaciones.

61.103 Requisitos de elegibilidad.

- a) Generalidades: Para ser elegible para una licencia o certificado de piloto privado, una persona debe haber cumplido los 17 años de edad y:
 - 1) ser ciudadano dominicano para los propósitos de la emisión de una licencia; o
 - 2) ser ciudadano extranjero, para los propósitos de la emisión de un certificado.
- b) Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60.
- c) Recibir un endoso en el libro de registro de vuelo del piloto de un instructor autorizado quien:
 - 1) condujo el entrenamiento, o revisó el estudio de la persona sobre áreas de conocimientos aeronáuticos listadas en la subsección 61.105 (b), que apliquen a la habilitación de aeronave buscada; y
 - 2) que certificó que la persona está preparada para la prueba de conocimientos requerida.
- d) Pasar la requerida prueba de conocimientos sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos listadas en la subsección 61.105 (b).
- e) Recibir entrenamiento de vuelo y un endoso en el libro de registro de vuelo del piloto de un instructor autorizado quien:
 - 1) condujo el entrenamiento en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b), que aplican a la habilitación de aeronave buscada; y
 - 2) que certificó que la persona está preparada para el requerido examen práctico.
- f) Que reúne los requisitos de experiencia de este reglamento que aplican a la habilitación de aeronave buscada, antes de solicitar el examen práctico.
- g) Pasar un examen práctico sobre las áreas de operación enlistadas en la subsección 61.107 (b), que aplican a la habilitación de aeronave buscada.
- h) Cumplir con las subsecciones apropiadas de este reglamento que apliquen a la categoría de aeronave y la clase de habilitación buscada.

61.104 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de piloto privado deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.105 Conocimiento aeronáutico.

- a) *Generalidades.* Una persona que está solicitando una licencia de piloto privado debe recibir y registrar entrenamiento en tierra de un instructor autorizado, sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos del párrafo (b) de esta subsección que apliquen a la habilitación de categoría y clase de la aeronave buscada.
- b) *Áreas de conocimientos aeronáuticos:*
 - 1) *Derecho aéreo:* las disposiciones legales y reglamentos que apliquen al titular de una licencia de piloto privado; el reglamento del aire; procedimientos de reglaje del altímetro; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;
 - 2) *Conocimiento general de las aeronaves para aviones, dirigibles y helicópteros:*
 - i) los principios relativos al manejo y funcionamiento de los grupos motores, excepto planeadores, y sistemas e instrumentos;
 - ii) las limitaciones operacionales de la categoría pertinente de aeronave y de los grupos motores, excepto planeadores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;
 - iii) para helicópteros, la transmisión (tren de engranajes de reducción) cuando corresponda;
 - iv) para dirigibles y globos, las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los gases;
 - 3) *Performance, planificación y carga de vuelo:*
 - i) la influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo, cálculos de masa y centrado. solo los cálculos de masa en el caso de globos;
 - ii) el uso y la aplicación práctica de los datos de performance para el lanzamiento, aterrizaje y otras operaciones. en el caso de los globos calcular datos de la influencia de la temperatura.
 - iii) la planificación previa al vuelo y en ruta relativa a los vuelos VFR; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje de altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;
 - 4) *Actuación humana:* actuación humana, incluidos los principios de gestión de amenazas y errores;
 - 5) *Meteorología:* la aplicación de la meteorología aeronáutica elemental; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría; condiciones meteorológicas peligrosas;
 - 6) *Navegación:* los aspectos prácticos de la navegación aérea y las técnicas de navegación a estima; la utilización de cartas aeronáuticas;
 - 7) *Procedimientos operacionales:*
 - i) la utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;

- ii) los diversos métodos para el lanzamiento y los procedimientos conexos en el caso de los planeadores;
 - iii) los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicas peligrosas, de estela turbulenta y otros riesgos operacionales;
 - iv) la aplicación de gestión de amenazas y errores a la performance operacional;
 - v) los procedimientos de reglaje de altímetro;
 - vi) en el caso de helicópteros y, si corresponde, el descenso vertical lento con motor; efecto de suelo; pérdida por retroceso de pala; vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC;
- 8) *Principios de vuelo*: los principios de vuelo según la categoría de la aeronave;
- 9) *Radiotelefonía*: los procedimientos y fraseología para comunicaciones aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.
- 10) *SMS*: Conocimiento básico sobre definiciones y conceptos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

61.107 Pericia de vuelo.

- a) Generalidades. Una persona que solicita una licencia de piloto privado debe recibir y registrar entrenamiento de teoría aeronáutica y en vuelo de un instructor de vuelo autorizado, en las áreas de operación de esta subsección que aplican a la habilitación de categoría y clase de la aeronave buscada.
- b) Áreas de operación:
 - 1) Para una habilitación categoría de avión con una habilitación clase monomotor, haber obtenido bajo apropiada supervisión:
 - i) preparación pre-vuelo;
 - ii) procedimientos pre-vuelo;
 - iii) base de operaciones de hidroavión y aeródromo;
 - iv) despegues, aterrizajes, y motor y al aire (*go-around*);
 - v) ejecución de maniobras;
 - vi) maniobras con referencia terrestre;
 - vii) navegación;
 - viii) vuelo lento y pérdida de sustentación;
 - ix) maniobras básicas de instrumento;
 - x) reconocimiento y gestión de amenazas y errores
 - xi) operaciones de emergencia;
 - xii) operaciones nocturnas, excepto como está dispuesto en la subsección 61.110;

- xiii) procedimientos y fraseología para comunicaciones; y
 - xiv) procedimientos post vuelo
- 2) Para una habilitación categoría de avión con una habilitación de clase multimotor, haber obtenido bajo apropiada supervisión:
- i) preparación pre-vuelo;
 - ii) procedimientos pre-vuelo;
 - iii) operaciones de aeródromo y de base de hidroavión;
 - iv) despegues, aterrizajes y motor y al aire (*go-around*);
 - v) ejecución de maniobras;
 - vi) maniobras por referencia terrestre;
 - vii) navegación
 - viii) vuelo lento y pérdida de sustentación;
 - ix) maniobras básicas de instrumento;
 - x) reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
 - xi) operaciones de emergencia;
 - xii) operaciones multimotores;
 - xiii) operaciones nocturnas, excepto como está dispuesto en la subsección 61.110;
 - xiv) procedimientos y fraseología para comunicaciones; y
 - xv) procedimientos post-vuelo
- 3) Para una habilitación categoría aeronave de rotor con una habilitación clase de helicóptero, haber obtenido bajo apropiada supervisión:
- i) preparación pre-vuelo;
 - ii) procedimientos pre-vuelo;
 - iii) operaciones de aeródromos y helipuertos;
 - iv) maniobras en vuelo estacionario;
 - v) despegues, aterrizajes y motor y al aire (*go-around*);
 - vi) ejecución de maniobra, que incluya la ejecución de un viraje horizontal de 180° en un helicóptero con los instrumentos apropiados;
 - vii) navegación;
 - viii) reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
 - ix) operaciones de emergencia;
 - x) recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen, dentro del régimen normal del motor;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- xi) maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes - normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado;
 - xii) despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;
 - xiii) vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y, cuando las haya, con radioayuda para la navegación, incluso un vuelo de por lo menos una hora;
 - xiv) operaciones de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del helicóptero; aproximación en autorrotación;
 - xv) operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados, cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo;
 - xvi) operaciones nocturnas, excepto como está estipulado en la subsección 61.110;
 - xvii) procedimientos y fraseología para comunicaciones; y
 - xviii) operaciones post-vuelo
- 4) Reservado.
- 5) Reservado.
- 6) Para una habilitación categoría de planeador, haber obtenido bajo apropiada supervisión:
- i) preparación pre-vuelo;
 - ii) procedimientos pre-vuelo;
 - iii) operaciones de aeródromos y de puerto de planeador;
 - iv) lanzamientos y aterrizajes;
 - v) velocidades de funcionamientos;
 - vi) técnicas de vuelo;
 - vii) ejecución de maniobras;
 - viii) navegación;
 - ix) vuelo lento y pérdida de sustentación
 - x) reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
 - xi) operaciones de emergencia;
 - xii) procedimientos y fraseología para comunicaciones;
 - xiii) procedimientos post-vuelo.
- 7) Para una habilitación categoría dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos, haber obtenido bajo apropiada supervisión:
- i) preparación pre-vuelo;
 - ii) procedimientos pre-vuelo;
 - iii) operaciones de aeródromos

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- iv) despegues, aterrizajes, y motor y al aire (go-around);
 - v) ejecución de maniobras;
 - vi) maniobras por referencia terrestre;
 - vii) navegación;
 - viii) reconocimiento y gestión de amenazas y errores;
 - ix) operaciones de emergencia;
 - x) procedimientos y fraseología para comunicaciones; y
 - xi) procedimientos post-vuelo
- 8) Para una habilitación categoría globo libre, haber obtenido bajo apropiada supervisión:
- i) operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje, aparejo, inflado, amarre e inspección;
 - ii) técnicas y procedimientos relativos al lanzamiento y al ascenso, que incluirán las limitaciones aplicables, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;
 - iii) precauciones en materia de prevención de colisiones;
 - iv) control del globo libre por referencia visual externa;
 - v) reconocimiento y recuperación de descensos rápidos;
 - vi) vuelo de travesía por referencia visual y a estima;
 - vii) aproximaciones y aterrizajes, incluido el manejo en tierra;
 - viii) procedimientos de emergencia.
 - ix) fundamentos de instrucción;
 - x) materias técnicas;
 - xi) lección previo al vuelo sobre una maniobra a ser ejecutada en vuelo;
 - xii) operaciones de aeródromo;
 - xiii) lanzamientos y aterrizajes;
 - xiv) procedimientos en materia de colisiones;
 - xv) maniobra de performance;
 - xvi) navegación;
 - xvii) procedimientos y fraseología para comunicaciones;
 - xviii) operaciones a gran altitud; y
 - xix) procedimientos posteriores al vuelo.
- 9) Reservado.

61.109 Experiencia Aeronáutica.

- a) *Para una habilitación de aviones monomotor.* Excepto como está estipulado en el párrafo (k) de esta subsección, una persona que solicita una licencia de piloto privado con una categoría de avión y habilitación de clase monomotor debe registrar por lo menos cuarenta (40) horas de vuelo que incluyan al menos 20 horas de instrucción en doble mando y 10 horas de entrenamiento de vuelo solo, en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (1). Cuando el solicitante demuestre tener tiempo de vuelo como piloto en aeronaves de otras categorías, el IDAC puede dar un máximo de crédito por dicha experiencia de 5 horas. El entrenamiento debe incluir por lo menos:
- 1) 3 horas de entrenamiento de vuelo de travesía en un avión monomotor;
 - 2) Excepto como está estipulado en la subsección 61.110, tres (3) horas de entrenamiento en vuelo nocturno en un avión monomotor que incluya:
 - i) un vuelo de travesía superior a 100 millas náuticas en distancia total; y
 - ii) 10 despegues y 10 aterrizajes a una parada total (cada aterrizaje involucre un vuelo en el patrón de tráfico) en un aeródromo.
 - 3) 3 horas en entrenamiento de vuelo en un avión monomotor en el control y maniobra de un avión solamente por referencia a instrumentos, incluyendo vuelo recto y nivelado, ascensos y descensos con velocidad relativa constante, giros a un rumbo, recuperación de actitudes de vuelo poco común, radiocomunicaciones, y el uso de sistemas/facilidades de navegación y servicios de radar apropiados al vuelo por instrumentos;
 - 4) 3 horas de entrenamiento de vuelo en preparación para la prueba práctica en un avión monomotor, que deben haber sido llevadas a cabo dentro de los 60 días previo a la fecha de la prueba; y
 - 5) 10 horas en vuelo solo, en un avión monomotor, que consistan de al menos:
 - i) 5 horas de vuelo de travesía solo;
 - ii) un vuelo solo de travesía de al menos 150 millas náuticas total, con aterrizajes de parada total a un mínimo de dos aeródromos diferentes, y un segmento del vuelo que consista de una distancia en línea recta de al menos 50 millas náuticas entre los lugares de despegue y aterrizaje; y
 - iii) tres despegues y tres aterrizajes a una parada total (con cada aterrizaje involucrando un vuelo en patrón de tráfico en un aeródromo con una torre de control operando.
- b) *Para una habilitación de avión multimotor.* Excepto como está estipulado en el párrafo (k) de esta subsección, la persona que solicita una licencia de piloto privado con categoría de avión y habilitación de clase multimotor debe registrar por lo menos 40 horas de tiempo en vuelo que incluyan por lo menos 20 horas de entrenamiento en vuelo impartido por un instructor autorizado y 10 horas de entrenamiento en vuelo solo en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (2), y el entrenamiento debe incluir por lo menos:
- 1) 3 horas de entrenamiento en vuelo de travesía en un avión multimotor;
 - 2) excepto como está estipulado en la subsección 61.110, (3) horas de entrenamiento en vuelo nocturno en un avión multimotor que incluya:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- i) un vuelo de travesía superior a 100 millas náuticas en distancia total; y
 - ii) 10 despegues y 10 aterrizajes a una parada total (con cada aterrizaje involucrando un vuelo en el patrón de tráfico) en un aeródromo.
- 3) 3 horas de entrenamiento en vuelo en un avión multimotor al control y maniobra de un avión únicamente por referencia a instrumento incluyendo vuelo horizontal y en línea recta, ascensos en velocidad relativa constante y descensos, giros a un rumbo, recuperación de actitudes de vuelo poco común, radio comunicaciones, y el uso de sistemas/facilidades de navegación y servicios de radar apropiados al vuelo por instrumentos;
- 4) 3 horas de entrenamiento en vuelo en preparación para la prueba práctica en un avión multimotor, que debe haber sido llevado a cabo dentro del período de los 60 días anteriores a la fecha de la prueba; y
- 5) 10 horas de vuelo solo en un avión, consistente de al menos:
- i) 5 horas de vuelo de travesía solo;
 - ii) un vuelo de travesía solo, de al menos 150 millas náuticas (270 km), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes, y un segmento del vuelo consistente en una distancia en línea recta de al menos 50 millas náuticas entre las ubicaciones de despegue y aterrizaje; y
 - iii) tres despegues y tres aterrizajes a una parada total (con cada aterrizaje involucrando un vuelo en un patrón de tráfico en un aeródromo con una torre de control operacional.
- c) *Para una habilitación de categoría en helicóptero.* Excepto como está estipulado en el párrafo (k) de esta subsección, la persona que solicite una licencia de piloto privado con habilitación en clase con categoría helicóptero debe registrar por lo menos 40 horas en vuelo que incluyan por lo menos 20 horas de entrenamiento en vuelo impartido por un instructor autorizado y 10 horas de entrenamiento en vuelo solo en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (3). Cuando el solicitante demuestre tener tiempo de vuelo como piloto en aeronaves de otras categorías, el IDAC puede dar un máximo de crédito por dicha experiencia de 5 horas. El entrenamiento debe incluir al menos:
- 1) (3) horas de entrenamiento en vuelo de travesía en un helicóptero;
 - 2) excepto como está estipulado en la subsección 61.110 de este reglamento, 3 horas de entrenamiento de vuelo nocturno en un helicóptero que incluya:
 - i) un vuelo de travesía igual o superior a las 50 millas náuticas de distancia total; y
 - ii) 10 despegues y 10 aterrizajes a una parada total (con cada aterrizaje involucrando un vuelo en el patrón de tráfico) en un aeródromo.
 - 3) 3 horas de entrenamiento en vuelo en preparación para la prueba práctica en un helicóptero, que debe haber sido efectuado dentro de los 60 días anteriores a la fecha de la prueba; y
 - 4) 10 horas de tiempo de vuelo solo en un helicóptero, consistente en al menos:
 - i) 5 horas en tiempo de travesía;
 - ii) un vuelo solo de travesía de al menos 100 millas náuticas en distancia total, con

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

atterrizajes en un mínimo de dos puntos diferentes y un segmento del vuelo siendo en una distancia en línea recta de al menos 25 millas náuticas entre los lugares de despegue y aterrizaje; y

iii) tres despegues y tres aterrizajes a una parada total (con cada aterrizaje involucrando un vuelo en el patrón de tráfico en un aeródromo con una torre de control operacional.

5) (3) horas de experiencia operacional en vuelo, guiándose exclusivamente por instrumentos.

d) *Reservado.*

e) *Aeronave de despegue vertical.*

1) Un total de cuarenta horas (40) de tiempo de vuelo de instrucción y de vuelo solo, que deben incluir por lo menos:

i) veinte (20) horas de instrucción con doble mando;

ii) diez (10) horas de vuelo solo en una aeronave de despegue vertical, incluyendo cinco (5) horas de vuelo de travesía;

iii) un vuelo de travesía de un mínimo de ciento cincuenta (150) millas náuticas [doscientos setenta (270) km] durante el cual habrá efectuado aterrizajes en dos aeródromos diferentes;

iv) tres horas de instrucción en vuelo nocturno, que incluya:

A) reservado;

B) diez (10) despegues y diez (10) aterrizajes, cada aterrizaje involucrará un vuelo de patrón de tráfico en un aeródromo.

2) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo como piloto en aeronaves de otras categorías, el IDAC aplicará la siguiente escala de créditos al total de horas de vuelo requeridas:

i) diez (10) horas si el piloto tiene al menos cien (100) horas de vuelo o más en helicóptero;

ii) quince (15) horas si el piloto tiene al menos quinientas (500) horas de vuelo o más en helicóptero;

iii) cinco (5) horas si el piloto tiene al menos cien (100) horas de vuelo o más en avión;

iv) diez (10) horas si el piloto tiene al menos quinientas (500) horas de vuelo o más en avión;

v) diez (10) horas si el piloto tiene al menos cien (100) horas de vuelo o más en planeador;

vi) la disminución máxima por acumulación de créditos aplicables en ningún caso puede exceder de veinticinco (25) horas.

f) *Para una habilitación en categoría planeador:*

1) Si el solicitante de una licencia de piloto privado con una habilitación en categoría planeador no ha registrado por lo menos 40 horas de tiempo en vuelo como piloto en una aeronave más pesada que el aire, el solicitante debe registrar por lo menos 10 horas de

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- tiempo en vuelo en un planeador en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b)(6) de este RAD, y ese tiempo en vuelo debe incluir por lo menos:
- i) 20 vuelos en un planeador en las áreas de operaciones, incluyendo por lo menos 3 vuelos de entrenamiento en un planeador con un instructor autorizado en preparación para la prueba práctica que debe haber sido realizado dentro del período de los 60 días anteriores a la fecha de la prueba; y
 - ii) 2 horas de tiempo en vuelo solo en un planeador en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (6) de este RAD, con no menos de 10 lanzamientos y aterrizajes siendo realizados.
- 2) Si el solicitante ha registrado por lo menos 40 horas de tiempo en vuelo en una aeronave más pesada que el aire, el solicitante debe registrar por lo menos 3 horas de tiempo en vuelo en un planeador en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (6) de este RAD, y ese tiempo en vuelo debe incluir por lo menos:
- i) 10 vuelos solo, en un planeador en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (6) de este RAD; y
 - ii) 3 vuelos de entrenamiento en un planeador con un instructor autorizado en preparación para la prueba práctica que debe haber sido realizado dentro del período los 60 días anteriores a la fecha de la prueba.
- g) *Para una habilitación en dirigible de un volumen superior a 4,600) metros cúbicos.* Una persona que solicita una licencia de piloto privado con una categoría de dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos, debe registrar por lo menos:
- 1) 25 horas de entrenamiento en vuelo en dirigibles sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (7) de este RAD, que consista de al menos:
 - i) 3 horas de entrenamiento en vuelo de travesía en un dirigible;
 - ii) un vuelo de travesía de más de 2 millas náuticas distancia total; y
 - iii) cinco despegues y cinco aterrizajes a una parada total (con cada aterrizaje involucrando un vuelo en el patrón de tráfico y en un aeródromo.
 - 2) 3 horas de entrenamiento en vuelo en un dirigible en el mando y maniobra de un dirigible solamente por referencia a instrumentos, incluyendo vuelo recto y nivelado, ascensos y descensos en velocidad relativa constante, giros a un rumbo, recuperación de actitudes en vuelo inusual, radio comunicaciones, y el uso de sistemas/facilidades de navegación y servicios de radar apropiados al vuelo por instrumentos;
 - 3) 3 horas de entrenamiento en vuelo en un dirigible en preparación para la prueba práctica dentro de los 60 días anteriores a la fecha de la prueba; y
 - 4) 5 horas ejerciendo los deberes de piloto al mando en un dirigible con un instructor autorizado.
- h) *Para una habilitación en globo libre.* La persona que solicite una licencia de piloto privado con una habilitación categoría globo libre debe registrar por lo menos 16 horas de entrenamiento en vuelo que incluya por lo menos ocho (8) lanzamientos y ascensos en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b)(8) de este RAD, de las cuales una (1) será de vuelo solo que incluya:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 1) Globo libre de gas. Si el entrenamiento está siendo realizado en un globo libre de gas, al menos dos vuelos de dos horas cada uno que consista de:
 - i) por lo menos un entrenamiento de vuelo con un instructor autorizado, dentro de los 60 días antes de la solicitud para la habilitación en las áreas de operación para un globo libre de gas;
 - ii) al menos un vuelo desempeñando las funciones de piloto al mando en un globo libre de gas, con un instructor autorizado; y
 - iii) al menos un vuelo solo que conlleve una subida controlada a 3,000 pies sobre el lugar de lanzamiento.
- iv) reservado.
- 2) Globo con un calentador aerotransportado. Si el entrenamiento está siendo realizado en un globo libre con calefacción aerotransportada, al menos:
 - ii) dos vuelos de 1 hora cada uno, dentro de los 60 días antes de la solicitud para la habilitación en las áreas de operación apropiadas, para un globo libre con un calentador aerotransportado;
 - iii) un vuelo solo, en un globo libre con calentador aerotransportado; y
 - iv) al menos un globo libre que conlleve una subida controlada a los 2,000 pies sobre el lugar del lanzamiento;
- i) Reservado.
- j) Reservado.
- k) *Crédito permitido por el uso de un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo.*
 - 1) Excepto como está dispuesto en los párrafos (k) (2) de esta subsección, un máximo de 2.5 horas de entrenamiento en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo que represente la categoría, clase, y tipo, si es aplicable, de la aeronave apropiada para la habilitación que se busca, puede ser acreditada para el tiempo de entrenamiento de vuelo requerido por esta sección, si es recibido de un instructor autorizado.
 - 2) Un máximo de 5 horas de entrenamiento en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo que represente la categoría, clase, y tipo, si es aplicable, de la aeronave apropiada para la habilitación que se busca, puede ser acreditada para el tiempo de entrenamiento en vuelo requerido por esta sección, si el entrenamiento es realizado en un curso conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.
 - 3) Excepto cuando menos horas son aprobadas por el Director General, un solicitante de una licencia de piloto privado que posea una habilitación en avión, helicóptero o aeronave de despegue vertical, que haya completado satisfactoriamente un curso aprobado de piloto privado, conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, solamente necesita tener un total de treinta y cinco (35) horas de experiencia aeronáutica para reunir los requisitos de esta sección.

61.110 Excepciones de vuelo nocturno.

A una persona que no reúne los requisitos de vuelo nocturno, le puede ser emitida una licencia de piloto privado con la limitación “vuelo nocturno está prohibido”. Esta limitación puede ser removida por un examinador si el titular cumple con los requisitos como sea apropiado.

61.111 Reservado.

61.113 Privilegios y limitaciones de piloto privado: piloto al mando.

- a) Excepto como está dispuesto en los párrafos (b) hasta (g) de esta subsección, ninguna persona que posea una licencia de piloto privado puede actuar como piloto al mando de una aeronave que esté transportando pasajeros o propiedad por compensación o arrendamiento; ni puede esa persona, por compensación o arrendamiento, actuar como piloto al mando de una aeronave.
- b) Un piloto privado puede, por compensación o arrendamiento, actuar como piloto al mando de una aeronave en conexión con cualquier negocio o empleo si:
 - 1) el vuelo es solamente casual para ese negocio o empleo; y
 - 2) la aeronave no transporta pasajeros o propiedad por compensación o arrendamiento.
- c) Un piloto privado no deberá recibir ninguna compensación o paga por alguna operación aérea que realice, excepto para cubrir los gastos de la operación con sus acompañantes.
- d) Un piloto privado puede actuar como un piloto al mando de una aeronave utilizada en transporte aéreo de pasajeros patrocinado por una organización caritativa descrita en el párrafo (d) (7) de esta subsección, y para la cual los pasajeros hacen donación a la organización, cuando sean reunidos los siguientes requisitos:
 - 1) El patrocinador del transporte aéreo notifica al IDAC por lo menos 7 días antes del evento y debe entregar:
 - i) una carta firmada del patrocinador, presente el nombre del patrocinador, el propósito del evento caritativo, la fecha y tiempo, y el lugar del evento; y
 - ii) una fotocopia de cada licencia de piloto al mando, certificado médico, y entrada en el libro de registro de vuelo del piloto que demuestre que el piloto está en ejercicio de cumplimiento con las subsecciones 61.56 y 61.57 y haya registrado por lo menos 200 horas de tiempo en vuelo.
 - 2) El vuelo sea conducido desde un aeródromo público que esté adecuado para la aeronave a ser utilizada, o desde otro aeródromo que haya sido aprobado por el IDAC para la operación.
 - 3) Ningún vuelo de formación acrobático sea conducido.
 - 4) Cada aeronave usada por el evento caritativo posea un certificado normal de aeronavegabilidad.
 - 5) Cada aeronave usada para el evento caritativo esté en condiciones de vuelo, y cumpla con los requerimientos aplicables de la Sección “E” del RAD 91.
 - 6) cada vuelo para evento caritativo sea hecho durante el día en condiciones VFR.

- 7) la organización caritativa sea una organización identificada como tal por el gobierno de República Dominicana.
- e) Un piloto privado puede ser reembolsado por los gastos operación de la aeronave que están directamente relacionados a operaciones de búsqueda y localización, siempre que los gastos de aeródromo, u honorarios de renta, y la operación estén aprobado y bajo la dirección y control de:
 - 1) una agencia local, o una agencia estatal;
 - 2) una organización que conduzca operaciones de búsqueda y localización.
- f) Un piloto privado el cual sea un vendedor de aeronaves y quien tenga por lo menos 200 horas de tiempo de vuelo anotadas, puede mostrar una aeronave en vuelo a un posible comprador.
- g) Un piloto privado el cual reúne los requisitos de la subsección 61.69 puede actuar como piloto al mando de una aeronave, remolcando un planeador o un vehículo ultraliviano sin motor.

61.115 Habilitación de globo libre: limitaciones.

- a) Si una persona que solicita una licencia de piloto privado con una habilitación en globo libre, toma un examen práctico en un globo libre con un calentador aerotransportado:
 - 1) la licencia de piloto contendrá una limitación restringiendo el ejercicio de los privilegios de esa licencia para un globo libre con un calentador aerotransportado; y
 - 2) la limitación puede ser quitada cuando la persona obtenga la experiencia aeronáutica requerida en un globo libre de gas y reciba un endoso en el libro de registro de vuelo del piloto de un instructor autorizado el cual dé fe de la pericia de la persona, de la experiencia y habilidad aeronáutica requerida para operar satisfactoriamente un globo libre con un calentador aerotransportado.
 - 3) las operaciones de vuelo nocturno para globo libre no están autorizadas.

61.117 Privilegios y limitaciones para piloto al mando: copiloto de una aeronave que requiera más de un piloto.

Excepto como está dispuesto en la subsección 61.113, ningún piloto privado debe, por compensación o arrendamiento, actuar como copiloto de una aeronave que está certificada en tipo por más de un piloto, ni puede ese piloto actuar como copiloto de un avión que esté transportando pasajeros o propiedad por compensación o arrendamiento.

Sección “F”– Piloto Comercial

61.121 Aplicabilidad

Esta sección prescribe los requisitos para la emisión de licencias y certificados de piloto comercial y habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esos certificados y habilitaciones son necesarios, y las reglas generales de operación para personas que poseen esos certificados y habilitaciones.

61.123 Requisitos de elegibilidad: generalidades.

- a) Para ser elegible para una licencia o certificado de piloto comercial, la persona debe haber cumplido los 18 años de edad y;
 - 1) ser ciudadano dominicano para los propósitos de la emisión de una licencia; o
 - 2) ser ciudadano extranjero, para los propósitos de la emisión de un certificado.
- b) Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60.
- c) Recibir el endoso de un instructor autorizado en el libro de registro de vuelo quien;
 - 1) condujo el entrenamiento en tierra requerido sobre las áreas de conocimiento aeronáutico listadas en la subsección 61.125 de este rad que aplica a la categoría de la aeronave y clase de habilitación buscada; y
 - 2) certificó que esa persona está preparada para la prueba de conocimiento requerida, que aplica a la categoría de la aeronave y clase de habilitación buscada.
- d) Pasar la prueba de conocimiento requerida sobre las áreas de conocimiento aeronáutico listadas en la subsección 61.125 de este RAD;
- e) Recibir el entrenamiento requerido y el endoso en un libro de registro de vuelo de un instructor autorizado quien:
 - 1) condujo el entrenamiento sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) de este RAD que aplican a la categoría de la aeronave y la habilitación en clase buscada; y
 - 2) certificado que la persona está preparada para la prueba de práctica requerida.
- f) Reunir los requisitos de experiencia aeronáutica de esta subsección que aplican a la categoría de la aeronave y habilitación en clase buscada antes de solicitar la prueba práctica;
- g) Pasar la prueba práctica requerida sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) que aplican a la categoría de la aeronave y habilitación buscada;
- h) Cumplir con las subsecciones de este RAD que aplican a la categoría de la aeronave y habilitación buscada.

61.124 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de piloto comercial deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.125 Conocimiento aeronáutico.

- a) *Generalidades.* La persona que solicita una licencia de piloto comercial debe recibir y registrar entrenamiento en tierra de un instructor autorizado, o completar un curso en una escuela de formación de pilotos reconocida por el IDAC, sobre las áreas de conocimiento aeronáutico del párrafo (b) de esta subsección que aplica a la habilitación de categoría y clase de aeronave buscada.
- b) *Áreas de conocimientos aeronáuticos:*
- 1) *Derecho aéreo:* las disposiciones legales y reglamentos que apliquen al titular de una licencia de piloto comercial; el reglamento del aire; procedimientos de reglaje del altímetro; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;
 - 2) *Conocimiento general de las aeronaves para aviones, dirigibles y helicópteros:*
 - i) los principios relativos al manejo y funcionamiento de los grupos motores, excepto planeadores, y sistemas e instrumentos;
 - ii) las limitaciones operacionales de la categoría pertinente de aeronave y de los grupos motores, excepto planeadores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;
 - iii) para aeronaves de despegue vertical y helicópteros, la transmisión (tren de engranajes de reducción) cuando corresponda;
 - iv) para dirigibles y globos, las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los gases;
 - 3) *Performance, planificación y carga de vuelo:*
 - i) la influencia de la carga y de la distribución de la masa en las características de vuelo, cálculos de masa y centrado. Solo los cálculos de masa en el caso de globos;
 - ii) el uso y la aplicación práctica de los datos de performance para el lanzamiento, aterrizaje y otras operaciones. en el caso de los globos calcular datos de la influencia de la temperatura.
 - iii) la planificación previa al vuelo y en ruta relativa a los vuelos VFR; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje de altímetro; las operaciones en zonas de gran densidad de tránsito;
 - 4) *Actuación humana:* actuación humana, incluidos los principios de gestión de amenazas y errores;
 - 5) *Meteorología:* la aplicación de la meteorología aeronáutica elemental; los procedimientos para obtener información meteorológica y uso de la misma; altimetría; condiciones meteorológicas peligrosas;
 - 6) *Navegación:*
 - i) la navegación aérea incluso la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para la navegación, la comprensión de los principios y características de los sistemas de navegación apropiados; manejo del equipo de abordó.

- ii) en caso de los dirigibles la utilización y estado de funcionamiento de los equipos de aviónica e instrumentos necesarios para mando y navegación;
 - iii) la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación; la identificación de las radioayuda para la navegación;
 - iv) los principios y características de los sistemas de navegación aérea autónomos y por referencias externas, manejo del equipo de abordó.
- 7) *Procedimientos operacionales:*
- i) la utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;
 - ii) los diversos métodos para el lanzamiento y los procedimientos conexos en el caso de los planeadores;
 - iii) los procedimientos operacionales para el transporte de carga; los posibles riesgos en relación al transporte de mercancías peligrosas.
 - iv) requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar y desembarcar la aeronave;
 - v) los procedimientos preventivos y de emergencia apropiados, incluso las medidas que deben adoptarse para evitar zonas de condiciones meteorológicas peligrosas, de estela turbulenta y otros riesgos operacionales;
 - vi) la aplicación de gestión de amenazas y errores a la performance operacional;
 - vii) los procedimientos de reglaje de altímetro;
 - viii) en el caso de helicópteros y, si corresponde el descenso vertical lento con motor; efecto de suelo; pérdida por retroceso de pala; vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC;
- 8) *Principios de vuelo:* los principios de vuelo según la categoría de la aeronave;
- 9) *Radiotelefonía:* los procedimientos y fraseología para comunicaciones aplicables a los vuelos VFR; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.
- 10) *SMS:* Conocimiento básico sobre definiciones y conceptos básicos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional.

61.127 Pericia de vuelo.

- a) *Generalidades.* La persona que solicita una licencia de piloto comercial debe recibir y registrar entrenamiento en tierra y en vuelo de un instructor autorizado sobre las áreas de operación de esta subsección que aplica a la habilitación de categoría y clase de la aeronave buscada.
- b) *Áreas de Operación.*
 - 1) Para una habilitación en categoría avión con una habilitación en clase monomotor:
 - i) preparación previa al vuelo; incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del avión;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- ii) procedimientos previos al vuelo;
 - iii) operaciones de aeródromo y base de hidroavión: y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de colisiones;
 - iv) despegues, aterrizajes y motor y al aire (go-around);
 - v) reconocimiento y gestión de amenaza y errores;
 - vi) maniobra de performance;
 - vii) control del avión por referencia visual externa;
 - viii) navegación;
 - ix) vuelos lentos y pérdida de sustentación; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida;
 - x) vuelo con potencia simétrica para habilitaciones de clase o de tipo en aviones monomotores;
 - xi) vuelos a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;
 - xii) despegues y aterrizajes normales y con vientos de costados;
 - xiii) despegues con performances máximas (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pistas cortas;
 - xiv) maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes no usuales, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
 - xv) vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayuda para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
 - xvi) procedimientos en operaciones anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;
 - xvii) operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo;
 - xviii) procedimientos y fraseología para comunicaciones.
 - xix) operaciones a gran altitud; y
 - xx) procedimientos posteriores al vuelo.
- 2) Para una habilitación en categoría avión con una habilitación en clase multimotor:
- i) preparación previa al vuelo; incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del avión;
 - ii) procedimientos previos al vuelo;
 - iii) operaciones de aeródromo y base de hidroavión: y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de colisiones;
 - iv) despegues, aterrizajes y motor y al aire (go-around);

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- v) reconocimiento y gestión de amenaza y errores;
 - vi) maniobra de performance;
 - vii) control del avión por referencia visual externa;
 - viii) navegación;
 - ix) vuelos lentos y pérdida de sustentación; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida;
 - x) vuelo con potencia simétrica para habilitaciones de clase o de tipo en aviones multimotores;
 - xi) vuelos a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;
 - xii) despegues y aterrizajes normales y con vientos de costados;
 - xiii) despegues con performances máximas (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pistas cortas;
 - xiv) maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes no usuales, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
 - xv) vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayuda para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
 - xvi) procedimientos en operaciones anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;
 - xvii) operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo;
 - xviii) procedimientos y fraseología para comunicaciones;
 - xix) operaciones a gran altitud; y
 - xx) procedimientos posteriores al vuelo.
- 3) Para una habilitación en categoría de helicóptero:
- i) procedimientos previos al vuelo;
 - ii) operaciones de aeródromo y helipuerto: y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de colisiones;
 - iii) despegues, aterrizajes y motor y al aire (go-around);
 - iv) reconocimiento y gestión de amenaza y errores;
 - v) maniobra de performance en vuelo estacionario;
 - vi) control del helicóptero por referencia visual externa;
 - vii) maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes no usuales, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- viii) vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayuda para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
 - ix) procedimientos en operaciones anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del helicóptero;
 - x) operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo;
 - xi) maniobras de performance, que incluya la ejecución de un viraje horizontal de 180° en un helicóptero con los instrumentos apropiados;
 - xii) recuperación en la etapa incipiente del descenso vertical lento con motor; técnicas de recuperación con el rotor a bajo régimen dentro del régimen normal del motor;
 - xiii) maniobras y recorridos en tierra; vuelo estacionario; despegues y aterrizajes normales, fuera de la dirección del viento y en terreno desnivelado; aproximaciones con pendiente pronunciada;
 - xiv) despegues y aterrizajes con la potencia mínima necesaria; técnicas de despegue y aterrizaje en condiciones de performance máxima; operaciones en emplazamientos restringidos; paradas rápidas;
 - xv) vuelo estacionario sin efecto de suelo; operaciones con carga externa, si corresponde; vuelo a gran altitud;
 - xvi) procedimientos y fraseología para comunicaciones.
 - xvii) procedimientos posteriores al vuelo.
- 4) Reservado.
- 5) Reservado.
- 6) Para una habilitación en categoría de planeador;
- i) preparación previa al vuelo; incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del avión;
 - ii) procedimientos previos al vuelo;
 - iii) operaciones de aeródromo y base de hidroavión: y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de colisiones;
 - iv) despegues, aterrizajes y motor y al aire (go-around);
 - v) reconocimiento y gestión de amenaza y errores;
 - vi) maniobra de performance;
 - vii) control del avión por referencia visual externa;
 - viii) navegación;
 - ix) vuelos lentos y pérdida de sustentación; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- x) vuelos a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;
 - xi) despegues y aterrizajes normales y con vientos de cruzados;
 - xii) despegues con performances máximas (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pistas cortas;
 - xiii) maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes no usuales, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
 - xiv) vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayuda para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
 - xv) procedimientos en operaciones anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del avión;
 - xvi) operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo;
 - xvii) lanzamientos y aterrizajes;
 - xviii) técnicas de planeo;
 - xix) procedimientos y fraseología para comunicaciones.
 - xx) procedimientos posteriores al vuelo.
- 7) Para una habilitación en categoría aeronave más ligera que el aire con una habilitación en clase dirigible:
- i) preparación previa al vuelo; incluso determinación de masa y centrado, inspección y servicio del dirigible;
 - ii) procedimientos previos al vuelo;
 - iii) operaciones de aeródromo, y en circuito de tránsito, precauciones y procedimientos en materia de colisiones;
 - iv) despegues, aterrizajes y motor y al aire (go-around);
 - v) reconocimiento y gestión de amenaza y errores;
 - vi) maniobra de performance;
 - vii) control del avión por referencia visual externa;
 - viii) navegación;
 - ix) vuelos lentos y pérdida de sustentación; forma de evitar las barrenas; reconocimiento y recuperación en situaciones de proximidad a la pérdida y de pérdida;
 - x) vuelos a velocidades aerodinámicas críticamente altas; reconocimiento y recuperación de picados en espiral;
 - xi) despegues y aterrizajes normales y con vientos de costados;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- xii) despegues con performances máximas (pista corta y franqueamiento de obstáculos); aterrizajes en pistas cortas;
 - xiii) maniobras básicas de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes no usuales, por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo;
 - xiv) vuelo de travesía por referencia visual, navegación a estima y radioayuda para la navegación; procedimientos en caso de desviación de ruta;
 - xv) procedimientos en operaciones anormales y de emergencia, incluso mal funcionamiento simulado del equipo del dirigible;
 - xvi) operaciones desde, hacia y en tránsito por aeródromos controlados cumplimiento de los procedimientos de los servicios de tránsito aéreo;
 - xvii) procedimientos y fraseología para comunicaciones; y
 - xviii) procedimientos posteriores al vuelo.
- 8) Para una habilitación en categoría aeronave más ligera que el aire con una habilitación en clase globo libre;
- i) operaciones previas al vuelo, que incluirán el montaje, aparejo, inflado, amarre e inspección;
 - ii) técnicas y procedimientos relativos al lanzamiento y al ascenso, que incluirán las limitaciones aplicables, los procedimientos de emergencia y las señales utilizadas;
 - iii) precauciones en materia de prevención de colisiones;
 - iv) control del globo libre por referencia visual externa;
 - v) reconocimiento y recuperación de descensos rápidos;
 - vi) vuelo de travesía por referencia visual y a estima;
 - vii) aproximaciones y aterrizajes, incluido el manejo en tierra;
 - viii) procedimientos de emergencia.
 - ix) fundamentos de instrucción;
 - x) materias técnicas;
 - xi) lección previa al vuelo sobre una maniobra a ser ejecutada en vuelo;
 - xii) operaciones de aeródromo;
 - xiii) lanzamientos y aterrizajes;
 - xiv) procedimientos en materia de colisiones;
 - xv) maniobra de performance;
 - xvi) navegación;
 - xvii) procedimientos y fraseología para comunicaciones.
 - xviii) operaciones a gran altitud; y
 - xix) procedimientos posteriores al vuelo.

61.129 Experiencia Aeronáutica.

- a) *Para una habilitación en avión monomotor.* Excepto como está estipulado en el párrafo (i) de esta subsección, la persona que solicita una licencia de piloto comercial con una habilitación en categoría avión y clase monomotor, debe registrar por lo menos doscientas cincuenta (250) horas de vuelo como piloto. Cuando el solicitante demuestre tener tiempo de vuelo como piloto en aeronaves de otras categorías, el IDAC puede dar un máximo de crédito por dicha experiencia de 20 horas. El entrenamiento debe incluir por lo menos:
- 1) 100 horas en aeronaves motorizadas, de las cuales 50 horas deben ser en aviones.
 - 2) 100 horas de vuelo como piloto al mando, que incluye al menos;
 - i) 50 horas en aviones; y
 - ii) 50 horas de vuelo de travesía, de los cuales por lo menos 10 horas deben ser en aviones.
 - 3) 20 horas de entrenamiento sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (1) de este reglamento que incluye por lo menos:
 - i) 10 horas de entrenamiento en instrumentos usando un dispositivo limitador de visión, que incluya actitud de vuelo por instrumentos, habilidades con panel parcial, recuperación de actitudes de vuelo inusual, e intercepción y seguimiento con sistemas de navegación. 5 horas de las 10 horas requeridas deben ser en un avión monomotor;
 - ii) 10 horas de entrenamiento en un avión que tenga tren de aterrizaje replegable, aletas de hipersustentación (*flaps*), y una hélice de paso variable, o es de turbina, o para un solicitante que busca una habilitación en hidroavión monomotor, 10 horas de entrenamiento en un hidroavión que tenga aletas de hipersustentación (*flaps*) y una hélice de paso controlable;
 - iii) un vuelo de travesía de al menos 2 horas en un avión monomotor en condiciones de regla de vuelo visual (VFR) diurno, que consista de una distancia en línea recta total más de 100 millas náuticas desde el punto original de partida;
 - iv) para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse de noche, 5 horas de vuelo nocturno que incluyan 5 despegues y 5 aterrizajes como piloto al mando; y
 - v) 3 horas en un avión monomotor en preparación para la prueba práctica dentro del período de 60 días anterior a la fecha de la prueba.
 - 4) 10 horas de vuelo solo en un avión monomotor sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (1), que incluye por lo menos:
 - i) un vuelo de travesía con un total de distancia no menor de 300 millas náuticas, con aterrizajes completos en, por lo menos, tres aeródromos del trayecto, y
 - ii) 5 horas en condiciones VFR nocturno con 5 despegues y 5 aterrizajes con cada aterrizaje involucrando un vuelo en el patrón de tráfico en un aeródromo con una torre de control operando.
- b) *Para una habilitación en avión multimotor.* Excepto como está estipulado en el párrafo (i) de esta subsección, la persona que solicita una licencia de piloto comercial con una categoría de avión y habilitación en clase multimotor, debe registrar por lo menos doscientas cincuenta

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

(250) horas de vuelo como piloto. El total de tiempo de vuelo como piloto debe incluir como mínimo:

- 1) 100 horas en aeronaves motorizadas, de las cuales 50 horas deben ser en aviones
- 2) 100 horas de tiempo en vuelo como piloto al mando, que incluye por lo menos:
 - i) 50 horas en aviones; y
 - ii) 50 horas en vuelo de travesía, de las cuales por lo menos 10 horas deben ser en aviones.
- 3) 20 horas de entrenamiento sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (2), que incluye por lo menos:
 - i) 10 horas de entrenamiento de instrumento, de las cuales, por lo menos 5 horas deben ser en un avión multimotor;
 - ii) 10 horas de entrenamiento en un avión multimotor que tenga un tren de aterrizaje replegable, aletas hipersustentadoras (flaps), y hélices de paso controlable, o sea de turbina, o para un solicitante que busca una habilitación en hidroavión multimotor, 10 horas de entrenamiento en un hidroavión multimotor que tenga aletas y una hélice de paso controlable;
 - iii) un vuelo de travesía de al menos 2 horas en un avión multimotor en condiciones de VFR diurno, que consista de una distancia total en línea recta de más de 100 millas náuticas desde el punto original de partida; y
 - iv) un vuelo de travesía de al menos 2 horas en un avión multimotor en condiciones de vuelo VFR nocturno que consista de una distancia total en línea recta de más de 100 millas náuticas desde el punto original de partida; y
 - v) 3 horas en un avión multimotor y preparación para la prueba práctica dentro del período de 60 días anterior a la fecha de la prueba.
- 4) 10 horas de tiempo en vuelo solo en un avión multimotor o 10 horas de tiempo en vuelo desempeñando los deberes de piloto al mando en un avión multimotor con un instructor autorizado (cualquiera de las cuales puede ser acreditada hacia el requerimiento del tiempo de vuelo en el párrafo (b) (2) de esta subsección), sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (2), que incluye por lo menos:
 - i) un vuelo de travesía de no menos de 300 millas náuticas (540 km), durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes; y
 - ii) 5 horas en condiciones VFR nocturno con 10 despegues y 10 aterrizajes (con cada aterrizaje involucrando un vuelo con un patrón de tráfico) en un aeródromo con una torre de control en operación.
- c) *Para una habilitación en helicóptero.* Excepto como está estipulado en el párrafo (i) de esta subsección, la persona que solicita una licencia de piloto comercial con una categoría de helicóptero debe registrar por lo menos 150 horas de tiempo en vuelo como piloto. Cuando el solicitante demuestre tener tiempo de vuelo como piloto en aeronaves de otras categorías, el IDAC puede dar un máximo de crédito por dicha experiencia de 10 horas. consiste de al menos:
 - 1) 100 horas en aeronaves motorizadas, de las cuales 50 horas deben ser en helicópteros.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 2) 100 horas de tiempo en vuelo de piloto al mando, que incluye al menos
 - i) 35 horas en helicóptero; y
 - ii) 10 horas en vuelo de travesía en helicópteros.
- 3) 20 horas de entrenamiento sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b)(3), que incluye por lo menos 10 horas de entrenamiento en instrumentos en una aeronave;
 - i) 10 horas de entrenamiento por instrumentos en una aeronave;
 - ii) un vuelo de travesía de al menos 2 horas en un helicóptero, en condiciones de VFR diurno, que consiste de una distancia en línea recta total de más de 50 millas náuticas desde el punto original de salida;
 - iii) un vuelo de travesía de al menos 2 horas en un helicóptero en condiciones de VFR nocturno que consista de una distancia en línea recta total de más de 50 millas náuticas desde el punto de partida original; y
 - iv) (3) horas en un helicóptero en preparación para la prueba práctica dentro del período de 60 días anterior a la fecha de la prueba.
- 4) 10 horas en vuelo solo en un helicóptero en las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b)(3), que incluye por lo menos:
 - i) un vuelo de travesía con aterrizajes en un mínimo de tres puntos, con un segmento que consista de una distancia en línea recta de al menos 50 millas náuticas desde el punto original de salida; y
 - ii) 5 horas en condiciones VFR nocturno con 10 despegues y 10 aterrizajes (con cada aterrizaje involucrando un vuelo en el patrón de tráfico).
- d) *Reservado.*
- e) *Aeronave de despegue vertical.*
 - 1) Un total de por lo menos doscientas cincuenta (250) horas de vuelo como piloto en aeronaves de despegue vertical. El total de tiempo de vuelo como piloto debe incluir como mínimo:
 - i) cincuenta (50) horas como piloto al mando;
 - ii) diez (10) horas en vuelos de travesía como piloto al mando incluyendo un vuelo de travesía como piloto al mando de quinientos cuarenta (540) km [trescientas (300) millas náuticas], durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos (2) aeródromos diferentes;
 - iii) diez (10) horas de instrucción de vuelo por instrumentos de los cuales un máximo de cinco (5) horas puede ser de tiempo en simulador; y
 - iv) para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse por la noche, cinco (5) horas de vuelo nocturno que comprendan cinco (5) despegues y cinco (5) aterrizajes como piloto al mando.
 - 2) Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, el IDAC aplicará la siguiente escala de créditos al total de horas de vuelo requeridas:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- i) veinte (20) horas si el piloto tiene al menos trescientas (300) horas de vuelo como piloto al mando de helicóptero;
 - ii) diez (10) horas si el piloto tiene al menos doscientas (200) horas de vuelo como piloto al mando de dirigible;
 - iii) diez (10) horas si el piloto tiene al menos doscientas (200) horas de vuelo como piloto al mando de planeadores;
 - iv) la disminución máxima por acumulación de créditos aplicables, en ningún caso puede exceder de veinticinco (25) horas.
 - 3) El IDAC determinará si la instrucción recibida en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo.
- f) *Para una habilitación en categoría en planeador.* Una persona que solicita para una licencia de piloto comercial con habilitación en categoría planeador debe registrar por lo menos:
- 1) 25 horas de tiempo de vuelo como piloto en un planeador y ese tiempo de vuelo debe incluir por lo menos 100 vuelos en un planeador como piloto al mando, incluyendo por lo menos:
 - i) 3 horas de entrenamiento en vuelo en un planeador o vuelos de entrenamientos en un planeador con un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (6), incluyendo por lo menos 3 vuelos de entrenamiento en un planeador con un instructor autorizado en preparación para la prueba práctica dentro del período de 60 días anteriores a la fecha de la prueba; y
 - ii) 2 hora en vuelo solo que incluyen no menos de 10 vuelos solo en un planeador sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (6); o
 - 2) 200 horas de tiempo en vuelo como piloto en aeronaves más pesados que el aire y por lo menos 20 vuelos en un planeador como piloto al mando, incluyendo por lo menos:
 - i) 3 horas de entrenamiento de vuelo en un planeador o 10 vuelos de entrenamiento en un planeador con un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (6), incluyendo por lo menos 3 vuelos de entrenamiento en un planeador con un instructor autorizado en preparación para la prueba práctica dentro del período de 60 días anteriores a la fecha de la prueba; y
 - ii) 5 vuelos solo en un planeador sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (6) de este reglamento.
- g) *Para una habilitación en dirigible.* La persona que solicita una licencia de piloto comercial con una categoría de aeronave más ligera que el aire y habilitación en clase dirigible, debe registrar por lo menos 200 horas de tiempo en vuelo como piloto, lo que incluye al menos las horas siguientes:
- 1) 50 horas en dirigibles.
 - 2) 30 horas de tiempo como piloto al mando en dirigibles, que consiste de al menos:
 - i) 10 horas de vuelo de travesía en dirigibles; y
 - ii) 10 horas de vuelo nocturno de travesía en dirigibles; y
 - 3) 40 horas de tiempo en instrumentos, que consiste de al menos 20 horas en vuelos de las cuales 10 horas deben ser en vuelo en dirigibles.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 4) 20 horas de entrenamiento en vuelo en dirigibles sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (7), que incluye al menos:
 - i) 3 horas en un dirigible en preparación para la prueba práctica dentro del período de 60 días anteriores a la fecha de la prueba;
 - ii) un vuelo de travesía de al menos 1 hora en un dirigible en condiciones VFR diurno, que consista de una distancia en línea recta total de más de 25 millas náuticas desde el punto original de salida; y
 - iii) un vuelo de travesía de al menos 1 hora en un dirigible en condiciones VFR nocturno que consista en línea recta total de más de 25 millas náuticas desde el punto original de salida.
- 5) 10 horas de entrenamiento en vuelo efectuando los deberes de piloto al mando con un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (7), que incluye al menos.
 - i) un vuelo de travesía con aterrizajes en un mínimo de tres puntos, con un segmento que consista de una distancia en línea recta de al menos 25 millas náuticas desde el punto original de salida; y
 - ii) 5 horas en condiciones VFR nocturno con 10 despegues y 10 aterrizajes (con cada aterrizaje involucrando un vuelo en el patrón de tráfico).
- h) *Para una habilitación en globo libre.* La persona que solicita una licencia de piloto comercial con categoría de aeronave más ligera que el aire y una habilitación en clase globo libre, debe registrar por lo menos 35 horas de tiempo en vuelo como piloto, que incluye al menos los siguientes requerimientos:
 - 1) 20 horas en globos libre;
 - 2) 10 vuelos en globos libre, de los cuales si los privilegios de vuelo nocturno han de ser ejercido, 3 horas de vuelo nocturno bajo supervisión deben ser obtenidos.
 - 3) dos vuelos en globo libre como el piloto al mando; y
 - 4) 10 horas de entrenamiento en vuelo que incluye al menos 10 vuelos de entrenamiento con un instructor autorizado en globos libre sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (8), que consiste de al menos:
 - i) Para un globo libre aerostático:
 - A) 2 vuelos de entrenamiento de 2 horas cada uno con un instructor autorizado en un globo libre aerostático sobre las áreas de operación apropiadas a un globo libre aerostático dentro de 60 días anterior a la solicitud de la habilitación;
 - B) 2 vuelos ejerciendo los deberes de piloto al mando en un globo libre aerostático con un instructor autorizado sobre las áreas apropiadas de operación; y
 - C) un vuelo involucrando un ascenso controlado a 5,000 pies por encima del sitio de lanzamiento.
 - ii) Para un globo libre con un calentador aerotransportado:
 - A) 2 vuelos de entrenamiento de 1 hora cada uno, con un instructor autorizado en un

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- globo libre con un calentador aerotransportado sobre las áreas de operación apropiada a un globo libre con un calentador aerotransportado dentro de los 60 días anteriores a la solicitud para la habilitación;
- B) dos vuelos solo en un globo libre con un calentador aerotransportado sobre las áreas apropiadas de operación; y
- C) un vuelo que involucre un ascenso controlado de 3,000 pies por encima del sitio de lanzamiento.
- i) *Crédito permitido para el uso de un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo:*
- 1) Excepto como está estipulado en el párrafo (i) (2) de esta subsección, el solicitante que haya llevado a cabo el entrenamiento requerido por esta subsección en un curso aprobado por el IDAC y conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142 puede:
 - i) acreditar un máximo de 20 horas para el total de los requisitos de experiencia aeronáutica para una habilitación en avión o aeronave de despegue vertical, siempre que la experiencia aeronáutica fue obtenida de un instructor autorizado en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción vuelo que represente esa clase de avión o categoría o tipo aeronave de despegue vertical, si aplica, apropiado a la habilitación que se busca; y
 - ii) acreditar un máximo de 10 horas a favor de los requerimientos total de experiencia aeronáutica de esta subsección para una habilitación en helicóptero, siempre que la experiencia aeronáutica fuera obtenida de un instructor autorizado en un simulador de vuelo o en un dispositivo de instrucción en vuelo que represente un helicóptero y tipo si es aplicable, apropiado a la habilitación buscada.
 - 2) Un solicitante que haya llevado a cabo el entrenamiento requerido por esta subsección en un curso conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142 puede:
 - i) acreditar un máximo de 100 horas a favor de los requerimientos total de experiencia aeronáutica de esta subsección para una habilitación en avión, siempre que la experiencia aeronáutica fuera obtenida de un instructor autorizado en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que representa esa clase de avión, apropiado a la habilitación buscada; y
 - ii) acreditar un máximo de 50 horas a favor de los requerimientos total de esta subsección para una habilitación en helicóptero, siempre que la experiencia aeronáutica fuera obtenida de un instructor autorizado en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo que representa un helicóptero y tipo, si es aplicable, apropiado a la habilitación buscada.
 - 3) Excepto cuando menos horas son aprobadas por el IDAC, un solicitante para una licencia de piloto comercial con una habilitación avión que haya completado satisfactoriamente un curso de piloto comercial aprobado, conducido por un centro de entrenamiento aprobado por el IDAC, solo necesita tener 190 horas del total para recurrir los requerimientos de experiencia aeronáutica de esta subsección.

61.131 Reservado.

61.133 Los privilegios y limitaciones de piloto comercial.

a) Privilegios:

- 1) Generalidades. La persona que posee una licencia de piloto comercial puede actuar como piloto al mando de una aeronave:
 - i) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado en la categoría apropiada de aeronave;
 - ii) actuar como piloto al mando, en servicios de transporte aéreo comercial, en una aeronave de categoría apropiada y certificada para operaciones con un solo piloto;
 - iii) actuar como copiloto en aeronaves de la categoría apropiada que requieran copiloto;
 - iv) transportando personas o propiedad por compensación o alquiler, siempre que la persona esté calificada de acuerdo con este RAD y con los RAD aplicables de este reglamento que aplican a la operación; y
 - v) por compensación o alquiler, siempre que la persona esté calificada de acuerdo con este RAD y con los RAD aplicables de este reglamento que aplican a la operación.
- 2) Pilotos comerciales con habilitaciones en la categoría de más ligeras que el aire. Una persona con una licencia de piloto comercial con una habilitación en categoría aeronave más ligera que el aire puede:
 - i) para un dirigible:
 - A) impartir entrenamiento terrestre y en vuelo en un dirigible para la emisión de una licencia o habilitación;
 - B) dar un endoso para una licencia de piloto con una habilitación de dirigible;
 - C) endosar una licencia de estudiante piloto o libro de registro de vuelo para privilegios de operación de solo en un dirigible;
 - D) actuar como piloto al mando de un dirigible bajo Reglas de vuelo por Instrumentos (IFR) o en condiciones meteorológicas por debajo de las mínimas prescritas para vuelo VFR; y
 - E) impartir entrenamiento terrestre y en vuelo y endosos que son requeridos para una revisión de vuelo, un privilegio operacional o renovación de requisitos de experiencia de esta subsección.
 - ii) Para un globo libre:
 - A) impartir entrenamiento en vuelo y terrestre en un globo libre para la emisión de una licencia o habilitación;
 - B) dar un endoso para una licencia de piloto con una habilitación de globo libre;
 - C) endosar una licencia de estudiante piloto o libro de registro de vuelo de piloto para los privilegios operacionales para solo en un globo libre; e

D) impartir entrenamiento terrestre y en vuelo y endosos que son requeridos para una revisión de vuelo, un privilegio operacional, o requisitos de la experiencia reciente de este reglamento.

E) las operaciones de vuelo nocturno para globo libre no están autorizadas.

b) Limitaciones.

- 1) La persona que solicita una licencia de piloto comercial con una categoría de avión o aeronave de despegue vertical y no posee una habilitación en instrumentos en la misma categoría y clase, le será emitida una licencia de piloto comercial que contiene la limitación, “El transporte de pasajeros por alquiler en (aviones) (aeronave de despegue vertical) en vuelos de travesía que excedan las 50 millas náuticas o de noche, está prohibido”. La limitación puede ser removida cuando la persona cumpla satisfactoriamente los requisitos listados en la subsección 61.65, para una habilitación en instrumentos en la misma categoría y clase de la aeronave listada sobre en la licencia o certificado de piloto comercial de la persona.
- 2) Si la persona que solicita una licencia o certificado de piloto comercial con una habilitación de globo libre, toma una prueba práctica en un globo libre con un calentador aerotransportado:
 - i) el certificado tendrá una limitación, restringiendo el ejercicio de los privilegios de ese certificado a un globo libre con un calentador aerotransportado.
 - ii) la limitación especificada en el párrafo (b) (2) (i) de esta subsección puede ser removida cuando la persona obtenga la experiencia aeronáutica requerida en un globo libre aerostático y reciba el endoso de un libro de registro de vuelo de un instructor autorizado quien atestigua al cumplimiento de la persona respecto a la habilidad y experiencia aeronáutica requerida para operar satisfactoriamente un globo libre aerostático.
- 3) Si la persona que solicita una licencia de piloto comercial con una habilitación de globo libre, toma una prueba práctica en un globo aerostático:
 - i) El certificado de piloto tendrá una limitación restringiendo el ejercicio de los privilegios de ese certificado a un globo libre aerostático.
 - ii) La limitación especificada en el párrafo (b) (3) (i) de esta subsección puede ser removida cuando la persona obtenga la requerida experiencia aeronáutica en un globo libre con un calentador aerotransportado y reciba el endoso de un libro de registro de vuelo de un instructor autorizado quien atestigua el cumplimiento de la persona respecto a la requerida experiencia y habilidad aeronáutica para operar satisfactoriamente un globo libre con un calentador aerotransportado.

61.135 - 61.141 Reservados.

Sección “G” - Piloto de Transporte de Línea Aérea

61.151 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y certificados de piloto de transporte de línea aérea y habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esos certificados y licencias y habilitaciones son necesarios, y las reglas de operación general para personas que poseen esos certificados y licencias y habilitaciones.

61.153 Requisitos de Elegibilidad: General.

- a) Para ser elegible para una licencia o certificado de piloto de transporte de línea aérea, una persona debe haber cumplido los 23 años de edad y:
 - 1) cumplir con los requerimientos de experiencia aeronáutica de las subsecciones 61.159, 61.160, 61.161, o 61.163, según aplique y ser ciudadano dominicano para los propósitos de la emisión de una licencia; o
 - 2) cumplir con los requerimientos de experiencia aeronáutica de las subsecciones 61.159, 61.160, 61.161, o 61.163, según aplique y ser ciudadano extranjero, para los propósitos de la emisión de un certificado.
- b) Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60;
- c) Ser de buen carácter moral;
- d) Reunir al menos uno de los siguientes requisitos:
 - 1) Reunir los requisitos de experiencia militar bajo la subsección 61.73 para calificar para una licencia de piloto comercial, y una habilitación en instrumentos si la persona es un piloto militar, o un antiguo piloto militar; o
 - 2) Poseer una licencia de piloto de transporte de línea aérea extranjera, o una licencia de piloto comercial extranjera con habilitación en instrumentos, sin limitaciones, expedida por un Estado contratante de la Convención Internacional de Aviación Civil.
 - 3) Ser titular por lo menos de un Certificado o una licencia de piloto comercial con habilitación en instrumentos.
- e) Reunir los requisitos de experiencia aeronáutica de esta subsección que apliquen a la categoría de aeronave y la clase de habilitación buscada, antes de aplicar por el examen práctico;
- f) Pasar una prueba de conocimientos sobre las áreas de conocimiento aeronáutico de la subsección 61.155, que apliquen a la categoría de aeronave y la clase de habilitación buscada;
- g) Pasar el examen práctico sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.157 (e) de este RAD; y
- h) Cumplir con las subsecciones de este reglamento que apliquen a la categoría de aeronave y clase de habilitación buscada.

61.154 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de piloto de transporte de línea aérea deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.155 Conocimientos aeronáuticos.

- a) *Generalidades.* La prueba de conocimientos para una licencia de piloto de transporte de línea aérea está basada en las áreas de conocimientos aeronáuticos listadas en el párrafo (c) de esta subsección que sean apropiados para la categoría de aeronave y clase de habilitación buscada.
- b) *Habilitación para tipo de Aeronave.* A una persona que está aplicando para una habilitación de tipo de aeronave adicional para ser agregada a una licencia de piloto de transporte de línea aérea, no le es requerido pasar una prueba de conocimientos, si la licencia de piloto de transporte de línea aérea de esa persona enlista la habilitación de categoría y clase que sea apropiada para el tipo de habilitación que busca.
- c) *Áreas de conocimientos aeronáuticos:* El solicitante debe demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea confiere a su titular y a la categoría de aeronave que se desea incluir en la licencia, como mínimo en los temas siguientes:
 - 1) Derecho aéreo. Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;
 - 2) Conocimiento general de las aeronaves para aviones, helicópteros y aeronaves de despegue vertical
 - i) las características generales y las limitaciones de los sistemas eléctricos, hidráulicos, de presurización y demás sistemas de aeronave; los sistemas de mando de vuelo, incluso el piloto automático y el aumento de la estabilidad;
 - ii) los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los motores de aeronave; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;
 - iii) los procedimientos operacionales y las limitaciones de la categoría de aeronave pertinente; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de la aeronave de acuerdo con la información operacional pertinente del manual de vuelo;
 - iv) la utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de aeronave pertinente;
 - v) los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y al acelerar; límites operacionales de los instrumentos giroscópicos y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo y unidades de presentación electrónica en pantalla; los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los motores de la aeronave pertinente;
 - vi) Los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los motores de la aeronave pertinente;
 - vii) Para aeronaves de despegue vertical y helicópteros, la transmisión (tren de engranajes de reducción), cuando corresponda;
 - 3) Performance, planificación y carga del vuelo

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- i) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de masa y centrado;
 - ii) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones, incluso los procedimientos de control del vuelo de crucero;
 - iii) La planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;
 - iv) En el caso de aeronaves de despegue vertical y helicópteros, la influencia de la carga externa en su manejo;
- 4) Meteorología:
- i) La interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;
 - ii) Meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;
 - iii) Las causas, el reconocimiento y la influencia del engelamiento; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;
 - iv) En el caso de aeronaves de despegue vertical y aviones, meteorología práctica a elevadas altitudes, incluso la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; las corrientes en chorro;
 - v) meteorología, incluyendo conocimiento de efectos de frentes, características frontales, formación de nubes, congelamiento, y datos de atmósfera-superior;
 - vi) conocimiento, identificación y evitación de cizalladura de viento y micro ráfaga;
- 5) Sistema general del tiempo y colección de NOTAM, disseminación, interpretación, y uso;
- 6) Interpretación y uso de cartas del tiempo, mapas, pronósticos, secuencia de reportes, abreviaciones, y símbolos;
- 7) Funciones del servicio nacional del tiempo como son propias a operaciones en el sistema de espacio aéreo nacional;
- 8) Navegación:
- i) principios de aeronavegación bajo condiciones meteorológicas de instrumento en el sistema de espacio aéreo nacional;

- ii) la navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga distancia;
 - iii) la utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de la aeronave;
 - iv) la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayudas para la navegación;
 - v) los principios y características de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;
- 9) Procedimientos operacionales.
- i) La aplicación del manejo de amenazas y errores a la performance operacional;
Nota. - Los textos de orientación sobre la aplicación del manejo de amenazas y errores (TEM) pueden consultarse en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868), Parte II, sección I, capítulo 6, y en el Manual de Instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).
 - ii) la interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;
 - iii) los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad;
 - iv) los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;
 - v) los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de la aeronave;
 - vi) En el caso de helicópteros y, de corresponder, de aeronaves de despegue vertical, descenso vertical lento con motor, efecto de suelo, pérdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; las medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC;
- 10) Principios de vuelo. Los principios de vuelo.
- 11) Radiotelefonía. Los procedimientos y fraseología para comunicaciones; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.
- 12) Procedimientos de control de tráfico aéreo y responsabilidades de los pilotos como ellos se relacionan en operaciones en ruta, área de la terminal y operaciones de radar, y procedimientos de partida por instrumento y aproximación.
- 13) Carga de aeronaves, peso y balance, uso de cartas, gráficos, tablas, formulas, y computaciones, y sus efectos en el funcionamiento de las aeronaves;
- 14) Aerodinámicas relacionadas a las características de vuelo de las aeronaves y performance en regímenes de vuelo normal y anormal;
- 15) Actuación humana, incluido los principios del TEM;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

Nota. - Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana, incluido el TEM, pueden encontrarse en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).

- 16) Toma de decisión aeronáutica y apreciación; y
- 17) administración del recurso de tripulación para incluir comunicación de la tripulación y coordinación.
- 18) SMS: Conocimiento básico sobre identificación de peligros y gestión de riesgo asociado con el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, de la manera como está prescrito en el RAD 110 y el Doc. 9859 (OACI).

61.157 Pericia de vuelo.

a) Generalidades.

- 1) El chequeo práctico para una licencia o certificado de piloto de transporte de línea aérea es dada para:
 - i) habilitación en Categoría avión y Clase monomotor;
 - ii) habilitación en Categoría avión y Clase multimotor;
 - iii) habilitación en Helicóptero;
 - iv) aeronave de despegue vertical; y
 - v) una habilitación en tipo de aeronave para las habilitaciones de categoría y clase listadas en los párrafos (a)(1)(i) hasta (a)(1)(iv) de esta subsección.
- 2) Una persona que está aplicando para un examen práctico para piloto de transporte de línea aérea debe reunir:
 - i) los requisitos de elegibilidad de la subsección 61.153; y
 - ii) los requisitos de conocimientos y experiencia aeronáutica de esta subsección que apliquen a la categoría de aeronave y clase de habilitación buscada.
- 3) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea debe demostrar su capacidad para realizar, como piloto al mando de aeronaves de la categoría apropiada que requieran copiloto, los siguientes procedimientos y maniobras:
 - i) los procedimientos previos al vuelo, que incluirán la preparación del plan de vuelo operacional y la presentación del plan de vuelo requerido por los servicios de tránsito aéreo;
 - ii) los procedimientos y maniobras normales de vuelo durante todas sus fases;
 - iii) los procedimientos y maniobras anormales y de emergencia relativos a fallas y mal funcionamiento del equipo, como por ejemplo, motor, sistemas y célula;
 - iv) los procedimientos de coordinación de la tripulación y para el caso de incapacitación de alguno de sus miembros, que incluirán la asignación de tareas del piloto, la cooperación de los miembros de la tripulación y la utilización de listas de verificación; y
 - v) en el caso de aviones y aeronaves de despegue vertical, los procedimientos y maniobras para vuelo por instrumentos, incluida la falla simulada de motor.

- 4) El solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aéreas debe demostrar su capacidad para ejecutar los procedimientos y maniobras descritos en el párrafo (e) de esta subsección con un grado de competencia apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de transporte de línea aérea confiere a su titular, y:
- i) reconocimiento y manejo de amenazas y errores;
Nota. - Los textos de orientación sobre la aplicación del manejo de amenazas y errores (TEM) pueden consultarse en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868), Parte II, sección I, capítulo 6, y en el Manual de Instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).
 - ii) controlar la aeronave por medios manuales con suavidad y precisión en todo momento dentro de sus limitaciones, de modo que esté asegurada la ejecución con éxito de cualquier procedimiento o maniobra;
 - iii) pilotar la aeronave en el modo de automatización apropiado a la fase de vuelo y mantenerse consciente del modo activo de automatización;
 - iv) ejecutar de forma precisa, procedimientos normales, anormales y de emergencia en todas las fases del vuelo;
 - v) demostrar buen juicio y aptitud para el vuelo, incluyendo la toma de decisiones estructuradas y el mantenimiento de la conciencia de la situación; y
 - vi) comunicarse de manera eficaz con los demás miembros de la tripulación de vuelo y demostrar la capacidad de ejecutar eficazmente los procedimientos en caso de incapacitación de la tripulación, coordinación de la tripulación, incluida la asignación de tareas de piloto, cooperación de la tripulación, adhesión a los procedimientos operacionales normalizados (SOP) y uso de listas de verificación.
- b) *Habilitación de tipo de aeronave.* Excepto como está dispuesto en el párrafo (c) de esta subsección, una persona que está aplicando para una habilitación de tipo de aeronave para ser agregada a una licencia de piloto de transporte de línea aérea:
- 1) Debe recibir y registrar entrenamiento de teoría y de vuelo de un instructor autorizado en las áreas de operación en esta subsección, que apliquen a la habilitación del tipo de aeronave buscado.
 - 2) Debe recibir endoso en su libro de registro de vuelo por parte de un instructor autorizado, certificando que el solicitante ha completado el entrenamiento en las áreas de operación enlistadas en el párrafo (e) de esta subsección, que aplique a la habilitación del tipo de aeronave buscado; y
 - 3) Debe realizar el examen práctico en condiciones actuales, o de instrumento simulado, a menos que la licencia de tipo de la aeronave haga incapaz a la aeronave de operar bajo las reglas de vuelo por instrumentos. Si el examen práctico no puede ser realizado por esa razón, la persona puede obtener la habilitación “VFR Solamente”, puede ser removida para ese tipo de aeronave, cuando el interesado pase el examen práctico en condiciones actuales, o simuladas.
 - 4) Debe comunicarse eficazmente con los demás miembros de la tripulación de vuelo y demostrar la capacidad de ejecutar eficazmente los procedimientos en caso de incapacitación de la tripulación y coordinación de la tripulación, incluida la asignación de tareas propias del piloto, la cooperación de la tripulación, adhesión a los procedimientos normales de operación (SOP) y uso de listas de verificación.

- c) *Excepciones.* Alguien que esté aplicando para que una habilitación de tipo de aeronave sea agregada a su licencia de piloto de transporte de línea aérea, o una habilitación de tipo de aeronave concurrentemente con una licencia de piloto de transporte de línea aérea, y que sea empleado de un titular de la licencia operando bajo los RAD 121 y 135, no necesita cumplir con los requisitos del párrafo (b) de esta subsección, si el solicitante presenta un registro de entrenamiento que demuestre la terminación satisfactoria del programa de entrenamiento aprobado del titular de certificado para ese tipo de habilitación.
- d) *Adicionando habilitaciones en tipo a un nivel superior.* Cualquier habilitación en tipo en una licencia de piloto de un solicitante que completa exitosamente un examen práctico de piloto de transporte de línea aérea deberá ser incluida en dicha licencia, con los privilegios y limitaciones de la licencia de piloto de transporte de línea aérea, siempre que el solicitante pase el examen práctico en la misma categoría y clase de aeronave para la cual el solicitante posee la habilitación en tipo.
- e) *Áreas de operación.*
 - 1) Para un avión categoría-habilitación de clase en monomotor:
 - i) preparación pre-vuelo;
 - ii) procedimientos pre-vuelo;
 - iii) fase de despegue y partida;
 - iv) maniobras en vuelo;
 - v) procedimientos en instrumento;
 - vi) aterrizajes y aproximaciones para aterrizajes;
 - vii) procedimientos normales y anormales
 - viii) procedimientos de emergencia; y
 - ix) procedimientos post-vuelo.
 - x) reconocimiento y gestión de amenazas y errores.
 - 2) Para una categoría de avión – Habilitación Clase multimotores.
 - i) preparación pre-vuelo;
 - ii) procedimientos pre-vuelo;
 - iii) fase de despegue y partida;
 - iv) maniobras en vuelo;
 - v) procedimientos de instrumento;
 - vi) aterrizajes y aproximaciones a aterrizajes;
 - vii) procedimientos normal y anormal;
 - viii) procedimientos de emergencia; y
 - ix) procedimientos post-vuelo.
 - x) reconocimiento y gestión de amenazas y errores.

- 3) Reservada.
- 4) Para una categoría aeronave de rotor; habilitación de clase de helicóptero
 - i) preparación pre-vuelo;
 - ii) procedimientos pre-vuelo;
 - iii) fase de despegue y partida;
 - iv) maniobras en vuelo;
 - v) procedimientos de instrumento;
 - vi) aterrizajes y aproximaciones a aterrizajes;
 - vii) procedimientos normal y anormal;
 - viii) procedimientos de emergencia; y
 - ix) procedimientos post-vuelo.
 - x) reconocimiento y gestión de amenazas y errores.
- f) Chequeos de pericia y competencia conducidos bajo los RAD 121 y 135:
 - 1) La exitosa terminación de cualquiera de los siguientes chequeos satisface los requisitos de esta sección para la apropiada habilitación en la aeronave:
 - i) un chequeo de pericia bajo el RAD, subsección 121.441.
 - ii) ambos chequeos, uno de competencia bajo el RAD, subsección 135.293, y uno de pericia de instrumento de piloto al mando bajo el RAD, subsección 135.297.
 - iii) los chequeos de competencia bajo la Sección “G” del RAD 91.
 - 2) Los chequeos especificados en el párrafo (f) (1) de esta subsección deben ser conducidos por un piloto examinador designado autorizado, o un inspector de operaciones de Normas de Vuelo del IDAC.
- g) Uso de un simulador de vuelo, o un dispositivo de entrenamiento de vuelo para una habilitación de avión. Si es utilizado un simulador de vuelo, o un dispositivo de instrucción para vuelo, para llevar a cabo todo el entrenamiento y el examen práctico requerido para la licencia de piloto de transporte de línea aérea con una categoría de avión, clase y habilitación de tipo, si es aplicable, el solicitante, el simulador, y el dispositivo de instrucción para vuelo están sujetos a los siguientes requisitos:
 - 1) El simulador de vuelo y el dispositivo de instrucción para vuelo deben representar ese tipo de avión, si la habilitación envuelve una habilitación de tipo en un avión, o es representativo de un avión si el solicitante está buscando solamente una habilitación de una clase de avión y no requiere una habilitación de tipo.
 - 2) El simulador de vuelo y el dispositivo de instrucción para vuelo deben ser utilizados de acuerdo con un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.
 - 3) Todo el entrenamiento y pruebas (excepto la inspección pre-vuelo) deben ser realizados por el solicitante para recibir una habilitación de clase de avión y una habilitación de tipo, si es aplicable sin limitaciones y

- i) el simulador de vuelo debe estar calificado y aprobado como nivel C o nivel D como están definidas en la JAR STD 1A, en su forma enmendada, y en la AC 120-40B de la FAA, en su forma enmendada, que incluya los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B; y
- ii) el solicitante debe reunir los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.159 de este RAD y al menos uno de los siguientes:
 - A) poseer una habilitación de tipo para un avión turbo jet de la misma clase de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada.
 - B) poseer una habilitación de tipo para un avión turbo hélices de la misma clase del avión para el cual la habilitación de tipo es buscada.
 - C) tener al menos 2,000 horas de tiempo de vuelo, de las cuales 500 horas deben ser en aviones impulsados por turbinas, de la misma clase del avión para el cual es buscada la habilitación de tipo.
 - D) tener al menos 500 horas de tiempo de vuelo en el mismo tipo de avión para el cual la habilitación de tipo es buscada; o
 - E) tener al menos 1,000 horas de tiempo de vuelo en al menos dos aviones diferentes requiriendo una habilitación de tipo.
- 4) Sujeto a la limitación del párrafo (g) (5) de esta subsección, un solicitante que no reúne los requisitos del párrafo (g) (3) de esta subsección puede completar todo el entrenamiento y pruebas (excepto para inspección pre-vuelo) para una habilitación adicional si:
 - i) el simulador de vuelo está calificado y aprobado como nivel C o nivel D como están definidas en la JAR STD 1A, en su forma enmendada, y en la AC 120-40B de la FAA, en su forma enmendada, que incluya los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120- 40B; y
 - ii) el solicitante reúne los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.159, y al menos uno de los siguientes:
 - A) poseer una habilitación en un avión de propulsión por hélice (s) si es buscada una habilitación de tipo de un avión impulsado por hélices;
 - B) desde el comienzo del mes calendario 12 antes del mes en el cual el solicitante completa el examen práctico para una habilitación adicional, haya anotado:
 - aa) al menos 100 horas de tiempo de vuelo en aviones de la misma clase del avión para el cual la habilitación de tipo es buscada y que requiere una habilitación de tipo; y
 - bb) al menos 25 horas de tiempo de vuelo en aviones del mismo tipo para el cual la habilitación de tipo es buscada.
- 5) Un solicitante reuniendo solamente los requisitos del párrafo (g) (4) (ii) (A) Y (B) de esta subsección, le será emitida una habilitación adicional, o una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación agregada, como sea aplicable, con una limitación, la limitación deberá declarar: “Esta licencia está sujeta a las limitaciones de piloto al mando para la habilitación adicional”.

- 6) Un solicitante a quien le haya sido expedida una licencia con la limitación especificada en el párrafo (g) (5) de esta subsección:
- i) no puede actuar como piloto al mando de la aeronave para la cual fue obtenida una habilitación adicional bajo las disposiciones de esta subsección hasta que sea quitada la limitación de la licencia; y
 - ii) se le pueden quitar las limitaciones cumpliendo 15 horas de operación supervisada de experiencia como piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando actualizado y calificado en el asiento normalmente ocupado por el piloto al mando, en un avión del mismo tipo para el cual aplica la limitación.
- 7) Un solicitante el cual no reúna los requisitos del párrafo (g) (3) (ii) (A) hasta (E) o (g) (4) (ii) (A) y (B) de esta subsección podrá serle emitida una licencia de piloto de transporte de línea aérea o una habilitación adicional para esa licencia de piloto después de la terminación satisfactoria de uno de los requerimientos siguientes:
- i) un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, que incluya todo el entrenamiento y prueba sobre las siguientes tareas, los cuales deben ser completadas satisfactoriamente en un avión estático o en vuelo según sea apropiado:
 - A) inspección pre-vuelo;
 - B) despegue normal;
 - C) aproximación ILS normal;
 - D) aproximación frustrada; y
 - E) aterrizaje normal.
 - ii) un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, que cumpla con el párrafo (g) (8) y (g) (9) de esta subsección y que incluya todo el entrenamiento y pruebas para una licencia o habilitación.
- 8) Un solicitante que reúna solamente los requisitos del párrafo (g) (7) (ii) de esta subsección le será emitida una habilitación adicional o una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación adicional, según sea aplicable, con una limitación. La limitación deberá declarar que: “Esta licencia está sujeta a limitaciones de piloto al mando para la habilitación adicional”.
- 9) Un solicitante al que se le emitió una licencia de piloto con la limitación especificada en el párrafo (g) (8) de esta subsección:
- i) no podrá actuar como piloto al mando de una aeronave para la cual se haya obtenido una habilitación adicional bajo las disposiciones de esta subsección hasta que sea quitada la limitación de la licencia; y
 - ii) puede removerse la limitación cumpliendo 25 horas de experiencia de operación supervisada como piloto al mando calificado y actualizado, en el asiento normalmente ocupado por el piloto al mando, en un avión del mismo tipo para el cual la limitación aplica.

- h) Uso de un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo para una habilitación de helicóptero. Si un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo es utilizado para realizar todo el entrenamiento y el examen práctico requerido para una licencia de transporte de aerolínea con una habilitación de clase de helicóptero y habilitación de tipo, si aplica, el solicitante, el simulador de vuelo, y el dispositivo de instrucción para vuelo están sujetos a los siguientes requerimientos:
- 1) El simulador de vuelo y dispositivo de instrucción para vuelo debe representar ese tipo de helicóptero si la habilitación involucra una habilitación de tipo en un helicóptero, o es representativo de un helicóptero si el solicitante está solamente buscando una habilitación de clase de helicóptero y no requiere una habilitación de tipo.
 - 2) El simulador de vuelo y dispositivo de instrucción para vuelo debe ser utilizado de acuerdo con un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.
 - 3) Todos los requerimientos de entrenamientos y pruebas (excepto inspección pre- vuelo) deben ser realizados por el solicitante para recibir una habilitación de clase de helicóptero y habilitación de tipo, si es aplicable sin limitaciones y
 - i) el simulador de vuelo debe estar calificado y aprobado como nivel C o nivel D como están definidas en la JAR STD 1A, en su forma enmendada, y en la AC 120-40B de la FAA, en su forma enmendada, que incluya los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B; y
 - ii) el solicitante debe reunir los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.161, y por lo menos una de las siguientes:
 - A) poseer una habilitación de tipo para un helicóptero propulsado por turbina o haya sido designado para un servicio militar como un piloto al mando de un helicóptero propulsado por turbina, si es buscada una habilitación de tipo de helicóptero propulsado por turbina.
 - B) tenga por lo menos 1,200 horas de tiempo de vuelo, de las cuales 500 horas deben ser en helicópteros propulsados por turbinas;
 - C) tenga por lo menos 500 horas de tiempo de vuelo, en el mismo tipo de helicóptero como el helicóptero para el cual la habilitación de tipo es buscada; o
 - D) tenga por lo menos 1,000 horas de tiempo de vuelo en dos diferentes tipos de Helicópteros que requieran una habilitación de tipo.
 - 4) Sujeto a la limitación del párrafo (h) (5) de esta subsección, un solicitante el cual no reúna los requerimientos del párrafo (h) (3) de esta subsección debe completar todo el entrenamiento y prueba (excepto para inspección pre-vuelo) para una habilitación adicional si:
 - i) el simulador de vuelo está calificado y aprobado como nivel C o nivel D como están definidas en la JAR STD 1A, en su forma enmendada, y en la AC 120-40B de la FAA, en su forma enmendada, que incluya los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120- 40B; y
 - ii) el solicitante reúne los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.161, y a partir del inicio del décimo segundo (12.º) mes calendario antes del mes en el cual el solicitante completa la prueba práctica para la habilitación adicional, haya anotado:

- A) por lo menos 100 horas de tiempo de vuelo en helicópteros; y
 - B) por lo menos 15 horas de tiempo de vuelo en helicópteros del mismo tipo de helicóptero para el cual es buscada la habilitación de tipo.
- 5) Un solicitante que reúna solamente los requerimientos de párrafo (h) (4) (ii) (A) y (B) de esta subsección podrá serle emitida una habilitación adicional o una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una limitación. La limitación debe decir: “Esta licencia está sujeta a limitaciones de piloto al mando para la habilitación adicional”.
- 6) Un solicitante a quien le haya sido emitida una licencia con la limitación especificada en el párrafo (h) (5) de esta subsección.
- i) no puede actuar como piloto al mando del helicóptero para el cual fue obtenida una habilitación adicional bajo las disposiciones de esta subsección hasta que sea quitada la limitación de la licencia; y
 - ii) pueda removérsele la limitación cumpliendo 15 horas de experiencia de operación supervisada como piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando calificado y actualizado, en el asiento normalmente ocupado por el piloto al mando, en un helicóptero del mismo tipo para el cual la limitación aplica.
- 7) A un solicitante que no reúna los requerimientos del párrafo (h) (3) (ii) (A) hasta (D) o (h) (4) (ii) (A) Y (B) de esta subsección puede serle emitida una licencia de piloto de transporte de línea aérea, o una habilitación adicional para esa licencia de piloto luego de la terminación satisfactoria de uno de los siguientes requerimientos.
- i) un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142 que incluya todo el entrenamiento y prueba para esa licencia o habilitación, seguido por entrenamiento y pruebas para esa licencia o habilitación, seguido por entrenamiento y pruebas sobre las siguientes tareas, las cuales deben ser completadas satisfactoriamente en una aeronave estática o en vuelo, según sea apropiado:
 - A) inspección de pre-vuelo;
 - B) despegue normal desde un helicóptero;
 - C) aproximación de precisión volada manualmente; y
 - D) aproximación empinada y aterrizaje hacia un lugar fuera del aeródromo; o
 - ii) un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142, que incluya entrenamiento y prueba para esa licencia o habilitación y de acuerdo con los párrafos (h) (8) y (h) (9) de esta subsección.
- 8) Un solicitante que reúna solamente los requerimientos del párrafo (h) (7) de esta subsección podrá serle emitida una habilitación adicional o una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación adicional, según sea aplicable, con una limitación. La limitación deberá decir: “Esta licencia está sujeta a limitaciones de piloto al mando para la habilitación adicional”.
- 9) Si a un solicitante se le emitió una licencia con la limitación especificada en el párrafo (h) (8) de esta subsección.
- i) no puede actuar como piloto al mando de la aeronave para la cual fue obtenida una

habilitación adicional bajo las disposiciones de esta subsección hasta que le sea quitada la limitación de la licencia; y

- ii) puede removérsele la limitación cumpliendo 25 horas de experiencia de operación supervisada como piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando calificado y actualizado, en el asiento normalmente ocupado por el piloto al mando, en una aeronave del mismo tipo para la cual la limitación aplica.
- i) Reservado.
- j) Autoridad de excepción. A menos que el IDAC requiera algunas o todas las tareas a ser realizadas, el examinador que conduce el examen práctico para una licencia de piloto de transporte de línea aérea puede exonerar cualquiera de las tareas para la cual el IDAC aprueba la autoridad de excepción.

61.158 Reservado.

61.159 Experiencia aeronáutica: habilitación de categoría de avión.

- a) Excepto como está dispuesto en los párrafos (b), (c), y (d) de esta subsección, una persona que está aplicando para una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una categoría de avión y habilitación de clase, debe tener por lo menos 1,500 horas de tiempo total como un piloto que incluya por lo menos:
 - 1) 500 horas de tiempo de vuelo como piloto al mando bajo supervisión;
 - 2) 200 horas de travesía, de las cuales un mínimo de 100 horas como piloto al mando bajo supervisión;
 - 3) 100 horas de tiempo de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.
 - 4) 75 horas de tiempo de vuelo por instrumentos, en condiciones actuales o por instrumento simulado, sujeto a lo siguiente:
 - i) excepto como está dispuesto en el párrafo (a) (4) (ii) de esta subsección, un solicitante no puede recibir crédito por más de un total de 30 horas en tiempo por instrumento simulado, en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo;
 - ii) un máximo de 30 horas de entrenamiento en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo puede ser acreditado para los requerimientos en tiempo de vuelo por instrumentos si el entrenamiento fue aprobado y conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142;
 - iii) entrenamiento en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo debe ser realizado en un simulador de vuelo o dispositivo de instrucción para vuelo, representativo de un avión; o,
 - 5) 250 horas ese tiempo de vuelo en un avión como piloto al mando, o bien un mínimo de 70 horas de vuelo como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto realizando las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando, o cualquier combinación de éstas, la cual incluya por lo menos:
 - i) 200 horas de tiempo de vuelo travesía, de la cuales un mínimo de 100 horas debe ser como piloto al mando bajo supervisión;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- ii) 100 horas de tiempo de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto; y
- iii) 75 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 30 horas podrá ser de tiempo en entrenador.
- 6) No más de 100 horas de los requerimientos totales de experiencia aeronáutica del párrafo (a) de esta subsección podrán ser obtenidas en un simulador de vuelo (FSTD) de las cuales un máximo de 25 horas podrá ser adquiridas en un entrenador de procedimientos de vuelo o en un entrenador básico de vuelo por instrumentos, siempre que la experiencia aeronáutica fuera obtenida en un curso aprobado conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.
- b) Una persona que haya realizado por lo menos 20 despegues y aterrizajes nocturnos a una parada completa puede sustituir cada despegue y aterrizaje nocturno adicional o una parada completa por 1 hora de tiempo de vuelo nocturno para satisfacer los requerimientos del párrafo (a) (2) de esta subsección; sin embargo, no más de 25 horas de tiempo de vuelo nocturno pueden ser acreditadas de esta manera.
- c) Un piloto comercial puede acreditar el siguiente tiempo de vuelo de copiloto o tiempo de vuelo de ingeniero de vuelo para las 1,500 horas de tiempo total como un piloto requerido por el párrafo (a) de esta subsección:
 - 1) Tiempo de copiloto, siempre que el tiempo sea adquirido en un avión:
 - i) requerido para tener más de un piloto como tripulante de vuelo por el manual de vuelo del avión, la licencia de tipo, o las regulaciones bajo las cuales el vuelo está siendo conducido;
 - ii) comprometido en operaciones bajo los RAD 121, RAD 135 para el cual un copiloto es requerido; o
 - iii) que sea requerido por las reglas de operaciones para tener más de un piloto tripulante de vuelo;
 - 2) Tiempo en vuelo de ingeniero, el tiempo siempre que:
 - i) sea adquirido en un avión requerido para tener un ingeniero de vuelo por el manual de vuelo del avión o la licencia de tipo;
 - ii) sea adquirido mientras está comprometido en operaciones bajo el RAD 121 para las cuales un ingeniero de vuelo es requerido;
 - iii) sea adquirido mientras la persona está participando en un programa de entrenamiento de piloto bajo la RAD 121; y
 - iv) no exceda más de 1 hora por cada 3 horas del tiempo de vuelo del ingeniero de vuelo para un tiempo total acreditado de no más de 500 horas.
- d) A un solicitante se le puede emitir una licencia de piloto de transporte de línea con el endoso “El portador no reúne los requisitos de experiencia aeronáutica de piloto al mando como está prescrito por el artículo No.39 (b) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional”, si el solicitante:
 - 1) Acredita el tiempo de copiloto o ingeniero de vuelo bajo el párrafo (c) de esta subsección para el requerimiento total en tiempo de vuelo 1,500 horas del párrafo (a) de esta subsección;

- 2) No tiene por lo menos 1,200 horas de vuelo como piloto, incluyendo no más del 50 por ciento de su tiempo de copiloto y nada de su tiempo de ingeniero de vuelo; y
 - 3) Por otra parte reúna los requisitos del párrafo (a) de esta subsección.
- e) Cuando el solicitante que se encuentra especificado en el párrafo (d) de esta subsección presente evidencia satisfactoria de la acumulación de 1,200 horas de vuelo como piloto, incluyendo no más del 50 por ciento de su tiempo de vuelo como segundo al mando y nada de su tiempo de vuelo como ingeniero de vuelo, el solicitante tiene derecho a una licencia de piloto de transporte de línea sin el endoso prescrito en ese párrafo.
- f) *Aeronave de despegue vertical.*
- Un total de por lo menos mil quinientas (1,500) horas de vuelo como piloto en esta categoría, que incluya:
- 1) doscientas cincuenta (250) horas de vuelo, ya sea como piloto al mando, o bien un mínimo de setenta (70) horas como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como piloto al mando bajo supervisión;
 - 2) cien (100) horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de cincuenta (50) como piloto al mando o como piloto al mando bajo supervisión;
 - 3) setenta y cinco (75) horas de vuelo por instrumentos, de los cuales un máximo de treinta (30) podrán ser de tiempo en entrenador; y
 - 4) veinticinco (25) horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

61.160 Experiencia aeronáutica-privilegios restringidos en categoría de avión.

- a) A excepción de una persona que haya sido removida de vuelo por falta de competencia o por una acción disciplinaria con relación a operaciones de aeronaves, un piloto militar o ex piloto militar puede solicitar una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación para avión multimotor o una licencia de piloto de transporte de línea aérea concurrentemente con una habilitación en tipo para avión, con un mínimo de 750 horas de tiempo total como piloto, si el piloto presenta:
- 1) un Certificado de liberación o descargo de servicio activo, indicando que la persona fue dada de baja honorablemente del Ministerio de Defensa, o un registro oficial de ese Ministerio que muestre que el piloto está al momento sirviendo en esa Institución; y
 - 2) un registro oficial del Ministerio de Defensa que muestre que la persona es graduada de una escuela de entrenamiento para pilotos del Ministerio de Defensa y recibió una calificación como piloto militar.
- b) Una persona puede solicitar una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación para avión multimotor o una licencia de piloto de transporte de línea aérea concurrentemente con una habilitación en tipo para avión con un mínimo de 1,000 horas total como piloto, si la persona:
- 1) tiene un grado de licenciado con mención en aviación de una institución de educación superior, según lo definido en la subsección 61.1, que se le ha emitido una carta de autorización por el IDAC de acuerdo a la subsección 61.169;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- 2) completa 60 horas de crédito por semestre sobre aviación y cursos relacionados con aviación que hayan sido reconocidos por el IDAC como cursos diseñados para mejorar y aumentar el conocimiento y habilidades de una persona que busca una carrera como piloto profesional.
 - 3) tiene una licencia de piloto comercial, categoría avión y habilitación en instrumentos, si:
 - i) el entrenamiento en tierra requerido fue completado como parte de un currículo aprobado bajo RAD 141 en una institución de educación superior, y
 - ii) el entrenamiento en vuelo requerido fue completado como parte de un currículo aprobado bajo RAD 141 en una institución de educación superior, o en una escuela de pilotos bajo RAD 141 que tiene un acuerdo de entrenamiento según la subsección 141.26 con una institución de educación superior, y
 - 4) presenta transcripciones oficiales u otra documentación, aceptables para el IDAC, de la institución de educación superior certificando que el graduado ha satisfecho los requisitos en los párrafos (b) (1) hasta (3) de esta subsección.
- c) Una persona puede solicitar una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación para avión multimotor o una licencia de piloto de transporte de línea aérea concurrentemente con una habilitación en tipo para avión con un mínimo de 1,250 horas total como piloto, si la persona:
- 1) tiene un grado de asociado con mención en aviación de una institución de educación superior, según lo definido en la subsección 61.1, a la que se le ha emitido una carta de autorización por el IDAC de acuerdo a la subsección 61.169;
 - 2) completa por lo menos 30 horas de crédito por semestre de aviación y cursos relacionados con aviación que hayan sido reconocidos por el IDAC como cursos diseñados para mejorar y aumentar el conocimiento y habilidades de una persona que busca una carrera como piloto profesional.
 - 3) tiene una licencia de piloto comercial, categoría avión y habilitación en instrumentos, si:
 - i) el entrenamiento en tierra requerido fue completado como parte de un currículo aprobado bajo RAD 141 en la institución de educación superior, y
 - ii) el entrenamiento en vuelo requerido fue completado como parte de un currículo aprobado bajo RAD 141 en la institución de educación superior, o en una escuela de pilotos bajo RAD 141 que tiene un acuerdo de entrenamiento escrito según la subsección 141.26 con la institución de educación superior, y
 - 4) Presenta transcripciones oficiales u otra documentación, aceptables para el IDAC, de la institución de educación superior certificando que el graduado ha satisfecho los requisitos en los párrafos (c) (1) hasta (3) de esta subsección.
- d) Un graduado de una institución de educación superior que completa menos de 60 horas de crédito por semestre, pero por lo menos 30 horas de crédito y de otra manera satisface los requisitos del párrafo (b) puede solicitar una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación para avión multimotor o una licencia de piloto de transporte de línea aérea concurrentemente con una habilitación en tipo para avión con un mínimo de 1,250 horas total como piloto.

- e) Una persona que solicita una licencia de piloto de transporte de línea aérea en virtud de los tiempos totales de vuelo listados en los párrafos (a), (b), y (c) de esta subsección, debe por otra parte cumplir con los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.159, excepto que la persona puede solicitar una licencia de piloto de transporte de línea aérea con 200 horas de tiempo de vuelo de travesía.
- f) Una persona que tiene 1,500 horas total como piloto, 200 horas de vuelo de travesía, y por otra parte cumple con los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.159 puede solicitar una licencia de piloto de transporte de línea aérea bajo esta subsección.
- g) Una licencia de piloto de transporte de línea aérea obtenida bajo esta subsección está sujeta a las limitaciones de piloto al mando expuestas en la subsección 61.167 (b) y debe contener la siguiente limitación, “Restringida de acuerdo a la subsección 61.167”. El piloto tiene derecho a una licencia de piloto de transporte de línea aérea sin la limitación especificada en este párrafo cuando el solicitante presente evidencia satisfactoria de haber cumplido con los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.159.
- h) A un solicitante que cumple con los requisitos de experiencia aeronáutica de los párrafos (a), (b), (c), y (d) de esta subsección se le emite una licencia de piloto de transporte de línea aérea con la limitación, “El titular no cumple con los requisitos de experiencia aeronáutica de piloto al mando de la OACI”, según lo prescrito en el artículo 39 de la Convención Internacional de Aviación Civil, si el solicitante no cumple con los requisitos de la OACI contenidos en el Anexo 1 “Licencias al Personal” de la Convención Internacional de Aviación Civil. Un solicitante tiene derecho a una licencia de piloto de transporte de línea aérea sin la limitación de OACI especificada en este párrafo, cuando el solicitante presenta evidencia satisfactoria de haber cumplido con los requisitos de OACI y de otra manera cumple con los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.159.

61.161 Experiencia Aeronáutica: habilitación en categoría Helicóptero.

- a) Una persona que está solicitando una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación en categoría de helicóptero, debe tener por lo menos 1,200 horas totales como piloto que incluya por lo menos:
 - 1) 500 horas en vuelo de travesía;
 - 2) 100 horas de vuelo nocturno, de las cuales 15 horas son helicópteros;
 - 3) 200 horas en vuelo de helicópteros, que incluya por lo menos 75 horas como piloto al mando, o como copiloto ejerciendo los deberes de un piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando, o cualquiera combinación de ellos; y
 - 4) 75 horas de vuelo por instrumentos en condiciones reales o instrumento meteorológico simulado, de las cuales por lo menos 50 horas sean obtenidas en vuelo con al menos 25 horas en helicópteros como piloto al mando, o como copiloto ejerciendo los deberes de un piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando, o cualquiera combinación de ellos.
- b) El entrenamiento en dispositivo de instrucción para simulación de vuelo puede ser acreditado para los requisitos del tiempo de vuelo por instrumentos del párrafo (a) (4) de esta subsección, sujeto a lo siguiente:

- 1) el entrenamiento en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo debe ser efectuado en un simulador o dispositivo de instrucción para vuelo que represente un helicóptero.
- 2) excepto como está estipulado en el párrafo (b) (3) de esta subsección un solicitante puede recibir crédito para no más de un total de 25 horas del tiempo de instrumento simulado en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo.
- 3) un máximo de 50 horas de entrenamiento en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo puede ser acreditado para los requisitos de tiempo de vuelo por instrumentos del párrafo (a) (4) de esta subsección si la experiencia aeronáutica es llevada a cabo en un curso aprobado, impartido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.

61.163 Experiencia aeronáutica: Habilitación en categoría aeronave de despegue vertical.

- a) Una persona que solicita una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación en categoría de aeronave de despegue vertical debe tener por lo menos un total de 1500 horas de vuelo como piloto, que incluya por lo menos:
 - 1) 500 horas en vuelo de travesía;
 - 2) 100 horas de vuelo nocturno;
 - 3) 250 horas como piloto al mando en una aeronave de despegue vertical, o como segundo al mando realizando las tareas de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando, o cualquier combinación de las mismas, que incluya por lo menos:
 - i) 100 horas en vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 50 podría ser como piloto al mando o como piloto al mando bajo supervisión;
 - ii) 25 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.
 - 4) 75 horas de vuelo por instrumentos en condiciones de instrumentos reales o simulados, sujetas a lo siguiente:
 - i) excepto lo dispuesto en el párrafo (a)(4)(ii) de esta subsección, un solicitante no debe recibir crédito por más de 30 horas en condiciones de instrumentos simuladas en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo.
 - ii) un máximo de 50 horas de entrenamiento en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo pueden ser acreditadas en los requisitos de vuelo por instrumentos del párrafo (a)(4) de esta subsección si el entrenamiento fue realizado en un curso llevado a cabo por un centro de entrenamiento certificado bajo rad 141 o 142.
 - iii) el entrenamiento en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo debe ser realizado en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que represente una aeronave de despegue vertical.
- b) No más de 100 horas de los requisitos de experiencia aeronáutica total del párrafo (a) de esta subsección pueden ser obtenidas en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo que represente una aeronave de despegue vertical, siempre que la experiencia aeronáutica haya sido obtenida en un curso aprobado llevado a cabo en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.

61.165 Habilitaciones Adicionales de Categoría y Clase para Aeronaves.

- a) *Habilitación en Categoría Helicóptero.* Una persona que solicite una licencia de transporte de línea con una categoría de helicóptero y posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea con otra habilitación de categoría de aeronave debe:
- 1) reunir los requisitos de elegibilidad de la subsección 61.153 de este RAD.
 - 2) pasar una prueba de conocimiento sobre las áreas de conocimiento aeronáutico en la subsección 61.155 (c) de este reglamento.
 - 3) cumplir los requisitos en la subsección 61.157 (b) de este reglamento, si son apropiados;
 - 4) reunir los requisitos de experiencia aeronáutica aplicables en la subsección 61.161 de este reglamento; y
 - 5) pasar la prueba práctica sobre las áreas de operación en la subsección 61.157 (e) (4) de este reglamento.
- b) *Habilitación de categoría de avión con una habilitación de monomotor.* Una persona que solicita una licencia de transporte de línea con categoría de avión y habilitación de clase monomotor quien posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea con otra habilitación de categoría de aeronave debe:
- 1) reunir los requisitos de elegibilidad en la subsección 61.153 de este reglamento.
 - 2) pasar una prueba de conocimiento sobre áreas de conocimiento aeronáutico en la subsección 61.155 (c) de este reglamento;
 - 3) cumplir los requisitos en la subsección 61.157 (b) de este reglamento; si son apropiados;
 - 4) reunir los requisitos de experiencia aeronáutica aplicables en la subsección 61.159 de este reglamento; y
 - 5) pasar la prueba práctica sobre áreas de operación en la subsección 61.157(e) (1) de este reglamento.
- c) *Habilitación de categoría de avión con una habilitación de clase multimotor.* Una persona que solicite una licencia de transporte de línea con una habilitación de una categoría de acción y multimotor quien posee una licencia de transporte de línea aérea con otra habilitación de categoría de aeronave debe:
- 1) reunir los requisitos de elegibilidad en la subsección 61.153 de este reglamento;
 - 2) pasar una prueba de conocimiento sobre áreas de conocimiento aeronáutico en la subsección 61.155 (c) de este reglamento;
 - 3) cumplir con los requisitos de experiencia aeronáutica aplicables en la subsección 61.157(b) de este reglamento, si aplica;
 - 4) reunir los requisitos de experiencia aeronáutica aplicables en la subsección 61.159 de este reglamento; y
 - 5) pasar la prueba práctica sobre áreas de operación en la subsección 61.157 (e) (2) de este reglamento.
- d) Reservado.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- e) *Habilitación de clase adicional dentro de la misma categoría de aeronaves.* Una persona que solicita una licencia de transporte de línea aérea con una habilitación de clase adicional quien posee una licencia de transporte de línea aérea en la misma categoría de aeronaves debe:
- 1) reunir los requisitos de elegibilidad en la subsección 61.153, excepto el párrafo (f) de esa subsección;
 - 2) cumplir los requisitos en la subsección 61.157 (b) de este reglamento, si son aplicables;
 - 3) reunir los requisitos de experiencia aeronáutica aplicables de la Sección G de este reglamento; y
 - 4) pasar la prueba práctica sobre las áreas de operación en la subsección 61.157 (e) apropiada para la habilitación de aeronave procurada.
- f) *Habilitaciones de Categoría y Clase para operación de aeronaves de matrícula experimental.* No obstante las disposiciones de los párrafos (a) hasta (e) de esta subsección, una persona que posee una licencia de transporte de línea aérea puede solicitar una habilitación categoría y clase limitada a una fabricación y modelo de aeronave experimental, siempre que:
- 1) la persona haya registrado por lo menos 5 horas en tiempo de vuelo mientras actúa como piloto al mando en la misma categoría, clase, fabricación, y modelo de aeronave en que se le haya emitido una licencia experimental;
 - 2) la persona haya recibido el endoso en un libro de registro de vuelo de un instructor autorizado quien ha determinado que es competente para actuar como piloto al mando de aviones de la misma categoría, clase, fabricación, y modelo para los cuales está hecha la solicitud; y
 - 3) el tiempo de vuelo especificado en el párrafo (f) (1) de esta subsección debe haber sido registrado entre el 1ro. de septiembre de 2004 y el 31 de agosto de 2005.

61.167 Privilegios y limitaciones.

- a) Privilegios.
- 1) Una persona que posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea está autorizada a los mismos privilegios que son concedidos a las personas que poseen una licencia de piloto comercial con una habilitación en instrumentos.
 - 2) Una persona que es titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea y que ha cumplido con los requisitos de experiencia aeronáutica de las subsecciones 61.159 o 61.161, según aplique, puede instruir:
 - i) a otros pilotos en el servicio de transporte aéreo en aeronaves de la categoría, clase, y tipo, como sea aplicable, para los cuales el piloto de transporte de línea aérea está habilitado y endosar en el libro de registro de vuelo u otro registro de entrenamiento de la persona a quien se le ha dado el entrenamiento;
 - ii) en simuladores de vuelo, y dispositivos de entrenamiento para procedimientos de vuelo que representen la aeronave referida en el párrafo (b) (1) de esta subsección, cuando esté instruyendo bajo las disposiciones de esta subsección y endosar el libro de registro de vuelo u otro registro de entrenamiento de la persona a quien se le haya impartido entrenamiento.

- iii) solo como está dispuesto en esta subsección, a menos que el piloto de transporte de línea posea una licencia de instructor de vuelo, en tal caso el titular puede ejercer los privilegios de instructor de la subsección H de este reglamento para los cuales está habilitado; y
 - iv) en una aeronave, únicamente si la aeronave tiene mandos dobles funcionando, cuando esté instruyendo bajo las disposiciones de esta subsección.
- 3) Excluyendo instrucciones breves e informes del vuelo, un piloto de transporte de línea aérea no puede impartir instrucciones en aeronaves, simuladores de vuelo, o entrenador para procedimientos de vuelo bajo esta subsección;
 - i) por más de 8 horas en cualquier período consecutivo de 24 horas; o
 - ii) por más de 36 horas en cualquier período consecutivo de 7 días.
- 4) Un piloto de transporte de línea aérea no puede impartir instrucciones en operaciones Categoría II o III a menos que haya sido entrenado y aprobado exitosamente bajo operaciones Categoría II o III, como sea aplicable.
- 5) Cuando el titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea para la categoría de avión cuenta previamente con una licencia de piloto con tripulación múltiple, las atribuciones de la licencia se limitarán a operaciones con tripulación múltiple a menos que el titular haya reunido los requisitos establecidos en la subsección 61.231(a), (b) y (c), según convenga. Toda limitación en las atribuciones deberá anotarse en la licencia.
- 6) A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en las subsecciones 61.14, 61.23, 61.53 y 61.60 de este reglamento, las atribuciones del titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea serán:
 - i) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado y de piloto comercial de una aeronave en la categoría apropiada y, en el caso de una licencia para las categorías de avión y aeronave de despegue vertical, de una habilitación de vuelo por instrumentos; y
 - ii) actuar de piloto al mando, en los servicios de transporte aéreo comercial, de aeronaves de la categoría apropiada y certificadas para operaciones con más de un piloto.
- b) Limitaciones. Una persona quien es titular de una licencia de transporte de línea aérea y que no ha cumplido con los requerimientos de experiencia de la subsección 61.159 no puede:
 - 1) actuar como piloto al mando en operaciones conducidas bajo los RAD 121, Sección “G”, RAD 91, o RAD 135, subsección 135.243(a)(1), o
 - 2) servir como copiloto en operaciones no regulares bajo RAD 121 que requieran tres o más pilotos.

61.169 Carta de autorización para instituciones de educación superior.

- a) Una institución de educación superior que es acreditada como se define en la subsección 61.1, puede solicitar una carta de autorización con el propósito de certificar a sus graduados para la solicitud de una licencia de piloto de transporte de línea aérea bajo los requisitos de experiencia aeronáutica y académica según la subsección 61.160. La solicitud debe ser de forma y manera aceptable para el IDAC.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- b) Una institución de educación superior debe cumplir con las provisiones de la carta de autorización y no puede certificar un graduado a menos que determine que el graduado ha satisfecho los requisitos de la subsección 61.160, de manera apropiada.
- c) El IDAC puede rescindir o enmendar una carta de autorización si determina que la institución de educación superior no está cumpliendo o no está apta para cumplir con las estipulaciones de la carta de autorización.

61.171-61.179 Reservados

Sección “H” - Instructor de Vuelo

61.181 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y certificados de instructor de vuelo y sus habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esas licencias, certificados y habilitaciones son necesarias, y las limitaciones sobre esas licencias, certificados y habilitaciones.

61.183 Requisitos de Elegibilidad.

- a) Para ser elegible para una licencia o certificado de instructor de vuelo o una habilitación, una persona debe haber cumplido los 18 años de edad y:
 - 1) ser ciudadano dominicano para los propósitos de la emisión de una licencia; o
 - 2) ser ciudadano extranjero, para los propósitos de la emisión de un certificado.
- b) Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60;
- c) Poseer tanto una licencia o certificado de piloto comercial o una licencia de piloto de transporte de línea aérea con:
 - 1) una habilitación en clase y categoría que sea apropiada a la habilitación de instructor de vuelo buscada; y
 - 2) una habilitación en instrumentos, o privilegios en la licencia de piloto de esa persona que sea apropiada para la habilitación que el instructor de vuelo busca, si aplica para:
 - i) una licencia de instructor de vuelo con una habilitación en categoría avión y clase monomotor;
 - ii) una licencia de instructor de vuelo con una habilitación en categoría avión y clase multimotor;
 - iii) reservado.
 - iv) una licencia de instructor de vuelo con una habilitación en instrumentos.
- d) Recibir un endoso en el libro de registro de vuelo por parte de un instructor autorizado sobre los fundamentos de instrucción listados en la subsección 61.185 de este reglamento apropiado para la prueba de conocimiento requerida;
- e) Aprobar una prueba de conocimiento sobre las áreas listadas en la subsección 61.185 (a) (1) de este reglamento, a menos que el solicitante:
 - 1) posee una licencia de instructor de vuelo o licencia de instructor de teoría aeronáutica emitida bajo este reglamento;
 - 2) posee una licencia de profesor actualizado emitido por un estado, país, ciudad, o municipalidad que autoriza a la persona para enseñar en un grado educacional de séptimo grado o mayor, o
 - 3) es empleado como profesor en un centro de estudios o universidad acreditado.
- f) Pasar una prueba de conocimiento sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos listados en la subsección 61.185 (a) (2) y (a) (3) de este reglamento que son apropiados para la habilitación de instructor de vuelo buscada;

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- g) Recibir un endoso en el libro de registro de vuelo por parte de un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.187 (b) de este reglamento apropiado para la habilitación de instructor de vuelo buscada;
- h) Pasar la prueba práctica requerida que es apropiada para la habilitación de instructor de vuelo buscada en:
 - 1) una aeronave que es representativa de la categoría y clase de aeronave para la habilitación de aeronave buscada; o
 - 2) simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo aprobado que es representativo de la categoría y clase de aeronave para la habilitación buscada, y usada de acuerdo con un curso aprobado y conducido en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.
- i) Realizar lo siguiente para una licencia de instructor de vuelo con un avión o una habilitación de planeador:
 - 1) recibir un endoso en el libro de registro de vuelo por parte de un instructor autorizado que indique que el solicitante es competente y posee pericia en instrucción en conocimiento de entrada en pérdida, entrada en barrena, y barrenas, y los procedimientos de recuperación de barrenas después de proveerle al solicitante entrenamiento de vuelo en esas áreas de entrenamiento en una aeronave o planeador, según lo apropiado, que está certificado para barrenas; y
 - 2) demostrar pericia de instrucción en el reconocimiento de entrada en pérdida, entrada en barrena, barrenas, y los procedimientos de recuperación de barrenas. Sin embargo, sobre la presentación del endoso especificado en el párrafo (i) (1) de esta subsección un examinador puede aceptar ese endoso como evidencia satisfactoria de pericia en instrucción en reconocimiento de entrada en pérdida, entrada en barrena, barrenas, y procedimientos de recuperación de barrena para el examen práctico, siempre que el examen práctico no sea un reexamen como resultado de la reprobación de un previo examen del solicitante, por deficiencias en conocimiento o habilidad en los procedimientos de instrucción sobre reconocimiento de pérdida de sustentación (*stall*), entrada en barrena, barrenas o recuperación de barrenas. Si el reexamen es un resultado de las deficiencias en la habilidad de un solicitante para demostrar conocimiento o habilidad de reconocimiento, entrada en pérdida, entrada en barrena, barrenas, o los procedimientos de instrucción en recuperación de barrenas, el examinador debe examinar a la persona sobre conocimiento de entrada en pérdida, entrada en barrena, barrenas, y los procedimientos de instrucción para recuperación de barrenas en una aeronave o planeador, certificado para barrenas según aplique.
- j) Registrar por lo menos 15 horas como piloto al mando en categoría y clase de aeronave que es apropiada para la habilitación de instructor de vuelo;
- k) Cumplir con las secciones apropiadas de esta parte que aplica para la habilitación de instructor de vuelo buscada.

61.184 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de instructor de vuelo deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.185 Conocimiento Aeronáutico.

- a) Una persona que solicite una licencia o certificado de instructor de vuelo debe recibir y registrar entrenamiento en tierra por parte de un instructor autorizado sobre:
- 1) Excepto como está provisto en el párrafo (b) de esta subsección, los fundamentos de instrucción, incluyendo:
 - i) proceso de aprendizaje;
 - ii) evaluación del proceso de los alumnos en las asignaturas respecto a las cuales se imparte instrucción técnicas
 - iii) elementos de enseñanzas efectivas;
 - iv) evaluación y prueba de estudiante;
 - v) desarrollo de curso;
 - vi) preparación del programa de instrucción;
 - vii) planificación de lección; y
 - viii) técnicas y métodos de instrucción y entrenamiento en el aula.
 - ix) técnicos de instrucción práctica;
 - x) utilizando de ayudas pedagógicas, incluidos los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, según proceda;
 - xi) nota y exámenes, principios pedagógicos;
 - xii) análisis y corrección de los errores de los alumnos;
 - xiii) actuación humana relativa a la instrucción de vuelo, incluidos los principios de gestión y amenazas y errores; y
 - xiv) peligros que presenta el simular fallas y mal funcionamiento de la aeronave.
 - 2) Las áreas de conocimientos aeronáuticos para una licencia de piloto privado, y comercial aplicable a la categoría de aeronave para la cual los privilegios de instructor de vuelo son buscados; y
 - 3) Las áreas de conocimientos aeronáuticos para la habilitación en instrumentos aplicable para la categoría, para la cual los privilegios de instructor de vuelo por instrumentos son buscados.
 - 4) *SMS*: Conocimiento básico sobre definiciones y conceptos del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional de la manera como está prescrito en el RAD 110 y el Doc. 9859 (OACI).
- b) Los siguientes solicitantes no necesitan cumplir con el párrafo (a) (1) de esta subsección:
- 1) el titular de una licencia o certificado de instructor de vuelo o licencia o certificado de instructor de teoría aeronáutica emitido bajo este reglamento;
 - 2) el titular de una licencia de maestros actualizados emitido por un estado, país, ciudad, o municipalidad que autoriza a la persona a enseñar en un nivel educacional de séptimo grado o mayor; o

3) una persona empleada como profesor en un colegio o universidad acreditada.

61.187 Pericia de vuelo.

- a) Generalidades. Una persona que solicita una licencia o un certificado de instructor de vuelo debe, con respecto a la categoría y clase de aeronave para la cual busca obtener las atribuciones de instructor de vuelo, demostrar su capacidad para instruir en aquellas áreas en las que tenga que proporcionar instrucción en vuelo, que incluya instrucción pre-vuelo, posterior al vuelo y en tierra, como sea apropiado. Recibirá y anotará entrenamiento de vuelo y terrestre de un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en esta subsección que aplica para la habilitación de instructor de vuelo buscada. El libro de registro de vuelo del solicitante debe contener un endoso de un instructor autorizado certificando que la persona está capacitada para pasar un examen práctico sobre esas áreas de operación.
- b) Áreas de operación
 - 1) Para una habilitación en categoría avión con una habilitación en clase monomotor.
 - i) fundamentos de instrucción;
 - ii) áreas de temas técnicos;
 - iii) preparación previa al vuelo;
 - iv) lección de pre-vuelo sobre una maniobra a ser realizada en vuelo;
 - v) procedimientos de pre-vuelo;
 - vi) operaciones de aeródromo y base de hidroavión;
 - vii) despegues, aterrizajes, y motor y al aire;
 - viii) fundamentos de vuelo;
 - ix) maniobras de performance;
 - x) maniobras de referencia terrestre;
 - xi) vuelo lento, pérdida de sustentación, barrena
 - xii) maniobras básicas por instrumento;
 - xiii) operaciones de emergencias; y
 - xiv) procedimientos después del vuelo.
 - 2) Para una habilitación en categoría avión con una habilitación de clase de multimotor:
 - i) fundamentos de instrucción;
 - ii) áreas de temas técnicos;
 - iii) preparación previa al vuelo;
 - iv) lección de pre-vuelo sobre una maniobra a ser realizada en vuelo;
 - v) procedimientos previos al vuelo;
 - vi) operaciones de aeródromo y base de hidroavión;

- vii) despegues, aterrizajes, y motor y al aire;
 - viii) fundamentos de vuelo;
 - ix) maniobras de performance;
 - x) maniobras de referencia terrestre;
 - xi) vuelo lento y pérdidas de sustentación;
 - xii) maniobras básicas por instrumentos;
 - xiii) operaciones de emergencia;
 - xiv) operaciones de multimotores; y
 - xv) procedimientos después del vuelo.
- 3) Para una habilitación de categoría de helicóptero:
- i) fundamentos de instrucción;
 - ii) áreas de temas técnicos;
 - iii) preparación previa al vuelo;
 - iv) lección de previa al vuelo sobre una maniobra a ser realizada en vuelo;
 - v) procedimientos previo al vuelo;
 - vi) operaciones de aeródromo y helipuerto;
 - vii) maniobras de vuelo estacionario;
 - viii) despegues, aterrizajes y motor y al aire (go around);
 - ix) fundamentos de vuelo;
 - x) maniobras de performance;
 - xi) operaciones de emergencia;
 - xii) operaciones especiales, y
 - xiii) procedimientos después del vuelo.
- 4) Reservado.
- 5) Reservado.
- 6) Para una habilitación en categoría planeador:
- i) fundamentos de instrucción;
 - ii) áreas de temas técnicos;
 - iii) preparación previa al vuelo;
 - iv) lección de pre-vuelo sobre una maniobra a ser realizada en vuelo;
 - v) procedimientos de pre-vuelo;

- vi) operaciones de planeadores y aeródromos;
 - vii) despegues, aterrizajes, y motor y al aire;
 - viii) fundamentos de vuelo;
 - ix) velocidades de rendimiento;
 - x) técnicas de planeo;
 - xi) maniobras de performance;
 - xii) vuelo lento, pérdida de sustentación, barrenas;
 - xiii) operaciones de emergencia;
 - xiv) procedimientos posteriores al vuelo;
- 7) Para una habilitación por instrumentos con la habilitación de clase y categoría de aeronave apropiada:
- i) fundamentos de instrucción;
 - ii) áreas de temas técnicos;
 - iii) preparación previas al vuelo;
 - iv) lección de pre-vuelo en una maniobra a ser realizada durante el vuelo;
 - v) procedimientos y autorizaciones de control de tráfico aéreo;
 - vi) vuelo por referencia por instrumentos;
 - vii) ayudas de navegación;
 - viii) Procedimientos de aproximación por instrumentos;
 - ix) Operaciones de emergencia; y
 - x) Procedimientos después de vuelo.
- c) El entrenamiento de vuelo requerido por esta subsección puede ser completado:
- 1) en una aeronave que es representativa de la categoría y clase de aeronave para la habilitación buscada; o
 - 2) en un simulador o entrenador para procedimientos de vuelo representativo de la categoría y clase de aeronave para la habilitación que se busca, y usada de acuerdo con un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 141 o 142.

61.189 Registros del instructor de vuelo.

- a) Un instructor de vuelo tiene que firmar el libro de registro de vuelo de cada persona para la cual ese instructor haya dado entrenamiento de vuelo y de teoría.
- b) Un instructor de vuelo tiene que mantener asentado en un libro de registro de vuelo o en un documento separado que contenga lo siguiente:
 - 1) el nombre de cada persona las cuales el libro de registro de vuelo o licencia de estudiante piloto ese instructor haya endosado para privilegios de vuelo solo, y la fecha del endoso; y

- 2) el nombre de cada persona que el instructor haya endosado para una prueba de conocimiento o prueba práctica, y el registro deberá además indicar la clase de prueba, la fecha y los resultados.
- c) Cada instructor de vuelo tiene que quedarse con los registros requeridos por esta subsección por lo menos 3 años.

61.191 Habilitaciones adicionales de instructor de vuelo

- a) Una persona la cual solicite una habilitación adicional sobre una licencia o certificado de instructor de vuelo tiene que reunir los requisitos de elegibilidad listados en el subsección 61.183 de este reglamento que aplica para la habilitación de instructor de vuelo buscada.
- b) Una persona que solicite una habilitación adicional en una licencia de instructor de vuelo no es requerido pasar la prueba de conocimiento sobre las áreas listadas en el subsección 61.185 (a) (1) de este reglamento.

61.193 Privilegios de instructor de vuelo.

Una persona que posee una licencia de instructor de vuelo está autorizada dentro de las limitaciones de esa licencia de instructor de vuelo para dar entrenamiento en aeronave, simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo con los endosos que son requeridos y relacionados para:

- a) una licencia de estudiante piloto, y supervisar los vuelos que los estudiantes pilotos realicen solos;
- b) una licencia de piloto;
- c) una licencia de instructor de vuelo;
- d) una licencia de instructor de teoría aeronáutica;
- e) una habilitación de aeronave;
- f) una habilitación por instrumentos;
- g) una revisión de vuelo, privilegio de operación o requerimiento de experiencia reciente de este reglamento;
- h) una prueba práctica; y
- i) una prueba de conocimiento.

61.195 Limitaciones y calificaciones del instructor de vuelo.

Una persona la cual posee una licencia o certificado de instructor de vuelo está sujeta a las limitaciones siguientes:

- a) *Horas de entrenamiento.* Dentro de cualquier período consecutivo de 24 horas, un instructor de vuelo no puede conducir más de 8 horas de entrenamiento de vuelo.
- b) *Habilitaciones de aeronaves.* Un instructor de vuelo no puede conducir entrenamiento de vuelo en ninguna aeronave para la cual el instructor de vuelo no posee:
 - 1) una licencia de piloto y una licencia de instructor de vuelo con la habilitación en categoría y clase aplicable; y

- 2) si es apropiada, una habilitación de tipo.
- c) *Habilitación en instrumentos.* Un instructor de vuelo que provee entrenamiento de vuelo en instrumentos para la emisión de una habilitación en instrumentos o una habilitación de tipo no limitada a VFR tiene que poseer una habilitación en instrumentos en su licencia de instructor de vuelo y licencia de piloto que sea apropiado a la categoría y clase de aeronave en la cual el entrenamiento en instrumentos está siendo dado.
- d) *Limitaciones en los endosos.* Un instructor de vuelo no debe endosar una:
- 1) Licencia o libro de registro de vuelo del estudiante piloto para privilegios de vuelo solo, a menos que el instructor de vuelo haya:
 - i) dado a ese estudiante el entrenamiento de vuelo requerido para privilegios de vuelo solo requerido por este reglamento; y
 - ii) determinado que ese estudiante está preparado para conducir el vuelo seguro bajo las circunstancias conocidas, sujetos a cualesquiera limitaciones listadas en el libro de registro de vuelo del estudiante que el instructor considera necesaria para la seguridad del vuelo.
 - 2) Licencia y el libro de registro de vuelo del estudiante piloto para un vuelo solo de travesía, a menos que ese instructor de vuelo haya determinado la preparación de vuelo del estudiante, planeamientos, equipos y procedimientos propuestos son adecuado para el vuelo propuesto bajo las condiciones existentes y dentro de cualesquiera limitaciones listados en el libro de registro de vuelo que el instructor considere necesaria para la seguridad del vuelo;
 - 3) Licencia y libro de registro de vuelo del estudiante piloto para vuelo solo en una área o en un aeródromo de espacio aéreo Clase B dentro de un espacio aéreo Clase B al menos que el instructor de vuelo haya:
 - i) dado a ese estudiante entrenamiento terrestre y de vuelo en ese espacio aéreo clase b o en ese aeródromo; y
 - ii) determinado que el estudiante está capacitado para operar con seguridad una aeronave.
 - 4) Libro de registro de vuelo de un piloto para un examen de vuelo, a menos que ese instructor haya conducido un examen de ese piloto de acuerdo con los requisito de la subsección 61.56 (a) de este reglamento; o
 - 5) Libro de registro de vuelo de un piloto para un examen de competencia en instrumentos a menos que ese instructor haya probado ese piloto de acuerdo con los requerimientos de la subsección 61.57 (d) de este reglamento.
- e) *Entrenamiento en una aeronave que requiere una habilitación de tipo.* Un instructor no puede dar entrenamiento de vuelo en una aeronave que requiera el piloto al mando para poseer una habilitación de tipo a menos que el instructor de vuelo posea una habilitación de tipo para esa aeronave en su licencia.
- f) *Entrenamiento recibido en un avión multimotor o un helicóptero.* Un instructor de vuelo no puede dar el entrenamiento requerido para la emisión de una licencia o habilitación en un avión multimotor o un helicóptero, al menos que el instructor de vuelo tenga por lo menos 5

horas de vuelo de tiempo de piloto al mando en la marca y modelo específico de avión multimotor o un helicóptero, según lo apropiado.

g) *Posición en aeronave y estaciones de piloto requerida para dar entrenamiento de vuelo:*

- 1) Un instructor de vuelo tiene que realizar todo entrenamiento desde dentro de la aeronave que cumple con los requisitos del RAD, subsección 91.109.
- 2) Un instructor de vuelo el cual provee entrenamiento de vuelo para una licencia o habilitación de piloto emitido bajo este reglamento tiene que proveer ese entrenamiento de vuelo en una aeronave que reúna los siguientes requisitos:
 - i) la aeronave debe tener por lo menos dos estaciones de pilotos y ser de la misma categoría, clase y tipo, si es apropiado, que aplique a la licencia o habilitación de piloto buscada.
 - ii) para aeronave de un solo asiento, el entrenamiento de pre-vuelo solo debe haber sido provisto en una aeronave que tenga dos estaciones de pilotos y sea de la misma categoría, clase y tipo si es apropiado.

h) *Calificaciones del instructor de vuelo para solicitantes de entrenamiento de instructor de vuelo por primera vez.*

- 1) El entrenamiento de teoría de vuelo dado para un solicitante inicial para una licencia de instructor de vuelo tiene que ser dado por un instructor autorizado el cual:
 - i) posea una licencia de instructor de teoría de vuelo o una licencia de instructor de vuelo autorizado con la habilitación apropiada, que haya poseído esa licencia por lo menos por 24 meses, y haya dado por lo menos 40 horas de entrenamiento terrestre; o
 - ii) poseer una licencia de instructor de vuelo terrestre o de vuelo con la habilitación apropiada, y haya dado por lo menos 100 horas de entrenamiento terrestre en un curso aprobado por el IDAC.
- 2) Excepto para un instructor el cual reúne los requisitos del párrafo (h) (3) (ii) de esta subsección, un instructor de vuelo que provee entrenamiento a un solicitante inicial para una licencia de instructor de vuelo tiene que:
 - i) reunir los requisitos de elegibilidad prescrito en la subsección 61.183 de este reglamento;
 - ii) poseer la licencia y habilitación de instructor de vuelo apropiado;
 - iii) haber poseído una licencia de instructor de vuelo por lo menos por (24) meses;
 - iv) para entrenamiento en preparación para una habilitación de avión o helicóptero, haber dado por lo menos 200 horas de entrenamiento de vuelo como un instructor de vuelo;
 - y
 - v) para entrenamiento en preparación para una habilitación de planeador, haber dado por lo menos 80 horas de entrenamiento de vuelo como un instructor de vuelo.
- 3) Un instructor de vuelo el cual sirve como instructor de vuelo en un curso aprobado por el IDAC, para la emisión de una habilitación de instructor de vuelo debe poseer una licencia de instructor actualizado con la habilitación apropiada y pasar los exámenes de capacidad de instructor de vuelo iniciales y recurrentes requeridos, de acuerdo con los requisitos del reglamento bajo el cual el curso aprobado es conducido por el IDAC, y tiene que:

- i) reunir los requisitos del párrafo (h) (2) de esta subsección; o
- ii) haber entrenado y endosado por lo menos cinco solicitantes para una prueba práctica para una licencia de piloto, licencia de instructor de vuelo, licencia de instructor de teoría aeronáutica, o una habilitación adicional, y por lo menos 80 % de esos solicitantes hayan pasado ese examen en su primer intento; y
 - A) dado por lo menos 400 horas de entrenamiento de vuelo como un instructor de vuelo para entrenamiento en un avión o helicóptero; o
 - B) dado por lo menos 100 horas de entrenamiento de vuelo como un instructor de vuelo, para entrenamiento en una habilitación de planeador.
- i) *Prohibición contra endosos personales.* Un instructor de vuelo no podrá endosarse a sí mismo para una licencia, habilitación, supervisor de vuelo, autorización, privilegio de operación, examen práctico o prueba de conocimiento que es requerida por este reglamento.
- j) *Calificaciones adicionales requeridas para dar entrenamiento en operaciones de Categoría II o Categoría III.* Un instructor de vuelo no debe dar entrenamiento en operaciones de categoría II o Categoría III a menos que el instructor de vuelo haya sido entrenado y probado en operaciones Categoría II o Categoría III, de cumplimiento con la subsección 61.68 de este reglamento, según aplica.
- k) *Calificaciones adicionales requeridas para dar entrenamiento correspondiente a Licencia de Piloto con Tripulación Múltiple.* Un instructor de vuelo no debe dar entrenamiento pertinente a la obtención de licencia de piloto con tripulación múltiple a menos que el instructor de vuelo haya satisfecho los requisitos de competencia de cómo impartir instrucción para licencia de piloto con tripulación múltiple contemplados en el Capítulo 4 del PANS-TRG, Doc. 9868.
- l) Ningún instructor de vuelo autorizado (IVA) con licencia emitida por el IDAC, podrá impartir cursos de teoría aeronáutica o instrucción de vuelo de piloto privado, habilitación de instrumentos, piloto comercial, habilitación multimotor o transporte de línea aérea, de manera independiente, sin haber sometido un programa de entrenamiento y que éste sea aprobado por el Director General.

61.197 Renovación de certificados y licencias de instructores de vuelo.

- a) Una persona que posee una licencia o certificado de instructor de vuelo que no haya expirado puede renovar esa licencia al:
 - 1) Pasar un examen práctico para:
 - i) una de las habilitaciones listados en la licencia de instructor de vuelo actual; o
 - ii) una habilitación de instructor de vuelo adicional; o
 - 2) Presentar ante un inspector de operaciones autorizado por el IDAC:
 - i) un registro en su logbook, de no menos de 100 horas de entrenamiento como instructor;
 - ii) de los estudiantes recomendados para su chequeo práctico, por lo menos un 80% deben pasar su prueba en su primer intento.

- iii) de lo prescrito en el párrafo anterior, el 80% de los estudiantes debe ser no menos de tres estudiantes, o si este instructor no cumple con estos requisitos, debe tener endosado en su logbook, un chequeo práctico de un instructor autorizado por el IDAC, o un seminario de refrescamiento para instructor de vuelo, como se prescribe en el párrafo (b)(2)(ii) de esta subsección;
 - iv) un registro que muestre que, dentro de los 24 meses calendario anteriores, el instructor de vuelo haya servido como piloto chequeador de una compañía o jefe instructor de vuelo en operaciones bajo RAD 121 o 135 en una posición que implique la evaluación regular de pilotos; o
 - v) un registro que muestre que, dentro de los 3 meses calendario anteriores, la persona ha completado satisfactoriamente un curso de refrescamiento de instructor de vuelo aprobado, consistente de, entrenamiento en tierra y en vuelo, o una combinación de ambos.
- b) El mes de expiración de una licencia de instructor de vuelo renovado debe ser de 24 meses calendario:
- 1) Los requisitos del mes de la renovación del párrafo (a) de esta subsección sean logrados; o
 - 2) El mes de expiración de la licencia de instructor de vuelo actual sea determinado por:
 - i) Los requisitos de renovación del párrafo (a) de esta subsección sean logrados dentro de los 3 meses calendario antes del mes de expiración del licencia de instructor de vuelo actual; y
 - ii) Si la renovación es lograda bajo el párrafo (a) (2) (iii) de esta subsección, el curso de refrescamiento de instructor de vuelo tiene que ser completado dentro de los 3 meses calendario antes del mes de expiración de la licencia de instructor de vuelo actual.
- c) El examen práctico requerido por este párrafo (a) (1) de esta subsección debe ser logrado en un simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de si la prueba es completada de acuerdo con un curso aprobado conducido por un centro de entrenamiento aprobado por el IDAC.

61.199 Licencias y habilitaciones de instructor de vuelo vencido.

- a) *Licencias de instructor de vuelo.* El titular de una licencia de instructor de vuelo vencida puede cambiar esa licencia por una nueva con las mismas habilitaciones aprobando un examen práctico según está prescrito en la subsección 61.183 (h) de este reglamento por una de las habilitaciones listadas en la licencia de instructor de vuelo vencida.
- b) *Habilitaciones de instructor de vuelo.*
 - 1) Una habilitación de instructor de vuelo o una habilitación de instructor de vuelo limitada, en una licencia de piloto ya no es válida y no puede ser cambiada por una habilitación similar o una licencia de instructor de vuelo.

- 2) Excepto que el Director General lo aprobare mediante seminario para instructores de vuelo, al titular de una habilitación de instructor de vuelo o habilitación de instructor de vuelo limitada puesta en una licencia de piloto, se le puede emitir una licencia de instructor de vuelo, solamente, si la persona pasa la prueba de conocimiento y la prueba práctica requerida prescrita en esta Sección para la emisión de la licencia de instructor de vuelo y sus habilitaciones.

61.201 - 61.209 Reservados

Sección “I” - Instructor de Teoría Aeronáutica

61.211 Aplicabilidad.

Esta subsección prescribe los requisitos para la emisión de certificados y licencias y habilitaciones de instructor de teoría aeronáutica, las condiciones bajo las cuales esos certificados y licencias y habilitaciones son necesarios, y las limitaciones sobre esas licencias y habilitaciones.

61.213 Requisitos de elegibilidad.

- a) Para ser elegible para una licencia de instructor de teoría aeronáutica o habilitación una persona debe:
 - 1) ser dominicano y tener por lo menos 18 años;
 - 2) ser capaz de leer, escribir, hablar y entender el idioma español. Si el solicitante no es capaz de reunir uno de estos requisitos debido a razones médicas, entonces el IDAC puede colocar tales limitaciones de operaciones sobre esa licencia de instructor de teoría aeronáutica del solicitante según sea necesaria;
 - 3) excepto como está determinado en el párrafo (b) de esta subsección, pasar una prueba de conocimientos en los fundamentos de instrucción que incluya:
 - i) el proceso de aprendizaje;
 - ii) elementos de enseñanza efectiva;
 - iii) evaluación y prueba de estudiante;
 - iv) curso de desarrollo;
 - v) planificación de lección; y
 - vi) técnicas de entrenamiento en el aula.
 - 4) pasar una prueba de conocimiento en las áreas de conocimiento aeronáutico en:
 - i) una habilitación para instructor de teoría aeronáutica básico de la subsección 61.105;
 - ii) una habilitación para instructor de teoría aeronáutica avanzada de las subsecciones 61.105, 61.125 y 61.155; y
 - iii) una habilitación para instructor de teoría aeronáutica en instrumentos 61.65.
- b) La prueba de conocimiento especificada en el párrafo (a) (3) de esta subsección no es requerida si el solicitante:
 - 1) posee una licencia de instructor de teoría aeronáutica o una licencia de instructor de vuelo emitido bajo este reglamento;
 - 2) posee un certificado actualizado de educador o instructor, emitido por una entidad u organización reconocida por el estado, que autoriza a la persona a enseñar en un nivel educacional medio o superior; o

- 3) es empleado como profesor en un centro educativo, escuela de formación aeronáutica o centro de estudios superiores debidamente certificados.

61.214 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de instructor de teoría aeronáutica deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.215 Privilegios de instructor de teoría aeronáutica.

- a) Una persona que posee una habilitación de instructor de teoría básica está autorizada a proveer:
 - 1) entrenamiento terrestre en las áreas de conocimientos aeronáuticos requeridas para la emisión de una licencia de piloto privado o habilitaciones asociada bajo este reglamento;
 - 2) entrenamiento terrestre requerido para supervisor de vuelo de piloto privado; y
 - 3) una recomendación para una prueba de conocimiento requerida para la emisión de una licencia de piloto privado bajo este reglamento.
- b) Una persona la cual posea una habilitación de instructor de teoría aeronáutica avanzada está autorizada a proveer:
 - 1) entrenamiento terrestre en las áreas de conocimiento aeronáutico para la emisión de cualquier licencia o habilitación bajo este reglamento;
 - 2) entrenamiento terrestre requerido para cualquier supervisor de vuelo; y
 - 3) una recomendación para una prueba de conocimiento requerida para la emisión de cualquier licencia bajo este reglamento.
- c) Una persona la cual posee una habilitación de instructor de teoría aeronáutica en instrumentos está autorizada a proveer:
 - 1) entrenamiento terrestre en las áreas de conocimiento aeronáutico requerido para la emisión de una habilitación por instrumentos bajo este reglamento;
 - 2) entrenamiento terrestre requerido para un chequeador de pericia por instrumentos; y
 - 3) una recomendación para una prueba de conocimiento requerida para la emisión de una habilitación por instrumentos bajo este reglamento.
- d) Una persona que posea una licencia de instructor de teoría aeronáutica está autorizada dentro de las limitaciones de las habilitaciones en la licencia de instructor de teoría aeronáutica para endosar el libro de registro de vuelo y otros registros de entrenamiento de una persona que haya provisto el entrenamiento o recomendación especificado en los párrafos (a) hasta el (c) de esta subsección.

61.217 Requisitos de experiencia reciente.

El titular de una licencia de instructor de teoría aeronáutica no ejercer la función de un instructor de teoría aeronáutica a menos que, dentro de los 12 meses previos haya ocurrido uno de los siguientes:

- a) Empleado o en actividad como instructor de teoría aeronáutica impartiendo entrenamiento de

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA

RAD 61

piloto, instructor de vuelo o instructor de teoría aeronáutica; La persona haya servido por lo menos 3 meses como un instructor de teoría aeronáutica o;

- b) Empleado o en actividad como instructor de vuelo autorizado impartiendo instrucción a piloto, instructor de vuelo o instructor de teoría aeronáutica o entrenamiento de vuelo;
- c) Terminación de un curso aprobado de refrescamiento de instructor de vuelo y copia del certificado de graduación; o,
- d) Haber recibido un endoso de un instructor de teoría aeronáutica o de vuelo autorizado que certifique que la persona ha demostrado conocimiento satisfactoria en las áreas de temas prescritas en la subsección 61.213 (a) (3) y (a) (4) según aplica.

Sección “J” - Piloto con Tripulación Múltiple correspondiente a la Categoría de Avión

61.221 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la emisión de licencia de piloto con tripulación múltiple y sus habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esas licencias y habilitaciones son necesarias, y las limitaciones sobre esas licencias y habilitaciones.

Nota. — El titular de una licencia de piloto con tripulación múltiple está autorizado según la subsección 61.231, a actuar como copiloto de un avión en el que se requiera un copiloto. Dicho titular estará en condiciones de obtener una licencia de piloto de transporte de línea aérea correspondiente a la categoría de avión después de satisfacer los requisitos para dicha licencia, limitándose a operaciones con tripulación múltiple a menos que el titular haya reunido los requisitos establecidos en la subsección 61.231(a), (b) y (c), según corresponda, (véase subsección 61.167(a)(5)).

61.223 Requisitos de Elegibilidad: generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto con tripulación múltiple o habilitación de categoría de aeronave puesta en la misma, una persona debe:

- a) ser dominicano y tener por lo menos 18 años;
- b) poseer un certificado médico Clase 1;
- c) cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60;

61.224 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de piloto con tripulación múltiple deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.225 Conocimientos fundamentales.

- a) Una persona que solicite una licencia de piloto con tripulación múltiple deberá demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que una licencia de piloto de transporte de línea aérea confiere a su titular y a la categoría de avión que se desea incluir en la licencia, que como mínimo, además de requisitos adicionales que sustentan el modelo de competencias adaptadas aprobado, incluya los siguientes:
 - 1) *Derecho aéreo.* Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea; el reglamento del aire; los métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo;
 - 2) *Conocimiento general de aviones y helicópteros y aeronaves de despegue vertical*
 - i) las características generales y las limitaciones de los sistemas eléctricos, hidráulicos, de presurización y demás sistemas de aeronave; los sistemas de mando de vuelo, incluso el piloto automático y el aumento de la estabilidad;
 - ii) los principios de funcionamiento, procedimientos de manejo y limitaciones operacionales de los grupos motores de aeronave; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de los motores; la información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado; los procedimientos operacionales

-
- y las limitaciones de la categoría de aeronave pertinente; la influencia de las condiciones atmosféricas en la performance de la aeronave de acuerdo con la información operacional pertinente del manual de vuelo;
- iii) la utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de aeronave pertinente;
 - iv) los instrumentos de vuelo; errores de las brújulas al virar y al acelerar; límites operacionales de los instrumentos giroscópicos y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo y unidades de presentación electrónica en pantalla;
 - v) los procedimientos para el mantenimiento de las células, de los sistemas y de los motores de la aeronave pertinente;
 - vi) para helicópteros, la transmisión (tren de engranajes de reducción), cuando corresponda;
- 3) *Performance, planificación y carga del vuelo*
- i) la influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de masa y centrado;
 - ii) el uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones, incluso los procedimientos de control del vuelo de crucero;
 - iii) la planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;
 - iv) en el caso de helicópteros, la influencia de la carga externa en su manejo;
- 4) *Actuación humana*. Actuación humana, incluidos los principios de gestión de amenazas y errores, como están contemplados en los textos de orientación para diseño de programas de instrucción sobre actuación humana, que incluye amenazas y errores, como está contenido en el Manual de Instrucción sobre Factores Humanos (Doc. 9683 de la OACI).
- 5) *Meteorología*
- i) la interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;
 - ii) meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;
 - iii) las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;

- iv) en el caso de aviones, meteorología práctica a elevadas altitudes, incluso la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; las corrientes en chorro;

6) *Navegación*

- i) la navegación aérea, incluso la utilización de cartas aeronáuticas, radioayudas para la navegación y sistemas de navegación de área; los requisitos específicos de navegación para los vuelos de larga distancia;
- ii) la utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para el mando y la navegación de la aeronave;
- iii) la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, vuelo en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayudas para la navegación;
- iv) los principios y características de los sistemas de navegación autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de a bordo;

7) *Procedimientos operacionales*

- i) la aplicación de la gestión de amenazas y errores a la performance operacional, como se contempla en los textos de orientación sobre la aplicación de la gestión de amenazas y errores como también en los procedimientos para los servicios de navegación aérea - Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868), Capítulo 3, Adjunto C, y en la Parte II, Capítulo 2, del Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc. 9683).
- ii) la interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos;
- iii) los procedimientos preventivos y de emergencia; las medidas de seguridad;
- iv) los procedimientos operacionales para el transporte de carga y de mercancías peligrosas;
- v) los requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad a los pasajeros, comprendidas las precauciones que han de observarse al embarcar o desembarcar de la aeronave;
- vi) en el caso de helicópteros, descenso vertical lento con motor, efecto de suelo, pérdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; las medidas de seguridad relativas a los vuelos en VMC;

8) *Principios de vuelo.* Los principios de vuelo;

9) *Radiotelefonía.* Los procedimientos y fraseología para comunicaciones; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

10) Además de los temas mencionados, la persona que solicite una licencia de piloto con tripulación múltiple deberá, al igual que el solicitante de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con habilitación en categoría de avión, satisfacer los requisitos en materia de conocimientos para la habilitación de vuelo por instrumentos prescritos en la subsección 61.65 (b) de este RAD.

- b) La instrucción para cumplir con los requisitos de conocimientos deberá estar plenamente integrada con la instrucción para cumplir con los requisitos de pericias fundamentales según como está prescrito en la subsección 61.227.

61.226 Competencias

El solicitante deberá haber demostrado satisfactoriamente las competencias identificadas en un modelo de competencias adaptadas en cuanto a desempeñarse como copiloto de un avión de transporte aéreo con motor de turbina certificado para operaciones con una tripulación mínima de dos pilotos como mínimo. El modelo de competencias adaptadas que ha de ser utilizado deberá estar aprobado por la autoridad otorgadora de licencias del IDAC, y deberá estar basado en el marco de competencias de la OACI para piloto de avión que figura en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868).

Nota 1. — *Los conocimientos, habilidades y actitudes constituyen el fundamento de estas competencias según se describen en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868). Los conocimientos y pericia que se describen en la subsección 61.225 y en la subsección 61.227 constituyen los requisitos mínimos para la expedición de la licencia de piloto con tripulación múltiple.*

Nota 2. — *Las competencias del modelo de competencias adaptadas aprobado proporcionan contramedidas individuales y de grupo para la aplicación del manejo de amenazas y errores. En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868) figura orientación sobre el manejo de amenazas y errores.*

61.227 Pericias fundamentales.

El solicitante de una licencia de piloto de tripulación múltiple deberá haber demostrado la pericia fundamental correspondiente a las competencias adaptadas aprobado para actuar como piloto a los mandos y como piloto supervisor, al nivel requerido para actuar como copiloto de aviones con motor de turbina certificados para operaciones con una tripulación mínima de dos pilotos en condiciones VFR e IFR.

61.229 Experiencia aeronáutica: habilitación de categoría de avión.

- a) El solicitante deberá haber completado un curso de instrucción aprobado por el IDAC de 240 horas como mínimo que incluya vuelo real y vuelo simulado como piloto a los mandos y como piloto supervisor.
- b) Como parte de la experiencia en vuelo real se incluirán como mínimo los requisitos de experiencia que figuran en la subsección 61.109 de este RAD, la instrucción para la prevención y la recuperación de la pérdida de control de la aeronave, el vuelo nocturno y el vuelo guiándose exclusivamente por instrumentos.

Nota 1. — *Los procedimientos para la instrucción para la prevención y la recuperación de la pérdida de control en vuelo real figuran en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868).*

Nota 2. — *En el Manual de instrucción para la prevención y la recuperación de la pérdida de control de la aeronave (Doc. 10011) figura orientación sobre la instrucción para la prevención y recuperación de la pérdida de control, en vuelo real.*

- c) Además de satisfacer lo estipulado en el párrafo (b) de esta subsección, el solicitante deberá haber adquirido en un avión de motor de turbina certificado para operaciones con una tripulación mínima de dos pilotos, o en un simulador de vuelo aprobado por el IDAC para ese fin, de

conformidad con el Apéndice A, sección 3 de este reglamento, la experiencia necesaria para llegar a la norma de competencia final del modelo de competencias adaptadas aprobado.

61.231 Privilegios.

- a) A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en las subsecciones 61.3, 61.23, 61.53 y 61.223, las atribuciones del titular de una licencia de piloto con tripulación múltiple serán:
 - 1) ejercer todas las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado en la categoría de avión a condición de que se hayan satisfecho los requisitos descritos en la subsección 61.109 de este reglamento;
 - 2) ejercer las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos en operaciones con tripulación múltiple; y
 - 3) actuar como copiloto de un avión en el que se requiera un copiloto.
- b) Antes de ejercer las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos en operaciones en aviones con un solo piloto, el titular de la licencia habrá demostrado la capacidad de actuar como piloto al mando en operaciones con un solo piloto ejercidas solamente por referencia a instrumentos y cumplido con el requisito de pericia prescrito en la subsección 61.65(c) de este RAD correspondiente a la categoría de avión.
- c) Antes de ejercer las atribuciones de la licencia de piloto comercial como piloto al mando en operaciones con un solo piloto en aviones, el titular de la licencia habrá:
 - 1) Acumulado 70 horas, ya sea como piloto al mando, ya sea constituida por no menos de 10 horas como piloto al mando y el tiempo de vuelo adicional necesario desempeñando como piloto al mando bajo supervisión en aviones;
 - 2) acumulado 20 horas en vuelos de travesía, ya sea como piloto al mando, ya sea constituidas por no menos de 10 horas como piloto al mando y 10 horas como piloto al mando bajo supervisión, incluyendo un vuelo de travesía de 540 Km. (300 NM) como mínimo en el curso del cual se efectuarán aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes; y
 - 3) Habrá satisfecho todos los requisitos para la licencia de piloto comercial estipulados en las subsecciones 61.125, 61.127(a) y 61.129, correspondiente a la categoría de avión.
- d) no obstante lo prescrito bajo esta sección, el titular de una licencia de Piloto de Tripulación Múltiple puede solicitar le sea añadida una habilitación de vuelo con un solo piloto o solicitar una licencia de piloto comercial, cuando éste cumpla con todos los requisitos contemplados para la licencia de piloto comercial.
- e) todo titular de una licencia de piloto con tripulación múltiple deberá cumplir con lo prescrito en la subsección 61.3 (j) (2).

61.233 Instrucción de vuelo.

- a) El solicitante habrá completado un curso de instrucción reconocida que comprenda todos los requisitos de experiencia de 61.229.

- b) El solicitante deberá haber recibido instrucción con doble mando para alcanzar la norma de competencia final en todas las competencias del modelo de competencias adaptadas aprobado para la expedición de la licencia de piloto con tripulación múltiple.

Nota. — *Las competencias del modelo de competencias adaptadas aprobado proporcionan contramedidas individuales y de grupo para la aplicación del manejo de amenazas y errores. En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc 9868) figura orientación sobre el manejo de amenazas y errores.*

61.235 – 61.239 Reservados.

Sección “K” – Estudiante Piloto a distancia

61.241 Aplicabilidad.

Este RAD prescribe los requisitos para la emisión de licencias y certificados de estudiante piloto a distancia, las condiciones bajo las que esta licencia y certificado es utilizada y las limitaciones y reglas operacionales, generales para los titulares de estas licencias y certificados.

61.243 Requisitos de elegibilidad: Estudiante Piloto.

Para obtener una licencia o certificado de estudiante piloto a distancia, una persona debe:

- a) Tener por lo menos cumplidos los 17 años y un certificado médico Clase I o Clase III. En caso de ser menor deberá presentar autorización legal de sus padres.

Nota. — Una evaluación médica de Clase I puede ser esencial para una persona según su entorno de trabajo y sus responsabilidades en el contexto de una aplicación de RPAS específica.

- b) Ser capaz a partir del 6 de marzo de 2011 de hablar, leer y escribir el idioma español por lo menos al nivel 4 (OACI) con tales limitaciones operacionales puestas en su licencia de piloto a distancia como sea necesario para garantizar una operación segura de la aeronave. Esta limitación persistirá hasta tanto él demuestre que puede hablar, leer y escribir el idioma español al nivel arriba prescrito.

61.245 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia o certificado de estudiante piloto a distancia y un certificado médico Clase I o Clase III, deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.247 Requisitos de vuelo solo, para el estudiante piloto.

- a) *Generalidades.*

Un estudiante piloto no deberá volar solo una RPA, a menos que cumpla los requisitos de esta sección.

El término “vuelo solo”, usado en esta Sección, son las horas de vuelo en que un estudiante piloto a distancia ejerce solo la función de volar una RPA, o las horas de vuelo durante las cuales el estudiante ha actuado como piloto al mando a distancia de una aeronave que requiere más de un piloto.

- b) *Conocimiento aeronáutico.*

Un estudiante piloto a distancia debe demostrar satisfactoriamente conocimiento aeronáutico en un examen de conocimiento que reúna los requisitos de este párrafo:

- 1) El examen debe orientarse al conocimiento del estudiante piloto a distancia sobre:
 - i) las subsecciones de los reglamentos 61 y 91;
 - ii) las reglas y procedimientos del espacio aéreo para el aeródromo donde el vuelo solo será realizado; y
 - iii) las características de vuelo y limitaciones operacionales para la marca y modelo de la aeronave pilotada a distancia (RPA) a ser volada.

- 2) La instrucción autorizada debe:
 - i) administrar un examen; y
 - ii) a la conclusión del examen, revisar todas las respuestas incorrectas con el estudiante antes de autorizar a ese estudiante a conducir un vuelo solo a distancia.
- c) *Entrenamiento de Pre-vuelo solo.*

Previo a la conducción de un vuelo a distancia solo, un estudiante piloto a distancia debe haber recibido y registrado instrucción en por lo menos los procedimientos y maniobras aplicables enumeradas en el párrafo (d) de esta subsección y haber demostrado pericia en el ámbito aceptable de rendimiento a juicio del instructor que aprueba el “vuelo sólo” de estudiante piloto.
- d) *Las maniobras y procedimientos para entrenamiento previo al vuelo solo en un avión monomotor.* Un estudiante piloto a distancia que está recibiendo entrenamiento para la habilitación o privilegios de un avión monomotor debe (como sea apropiado a la aeronave a ser volada en el vuelo solo), haber recibido un entrenamiento pre- vuelo solo, sobre:
 - 1) procedimientos de preparación apropiada del vuelo, incluyendo planeamiento de pre-vuelo tales como utilización de documentos aeronáuticos tales como AIP, NOTAM, cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para la salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación y preparación para operación de RPA y RPS conexa;
 - 2) procedimientos de reglaje de altímetro;
 - 3) despegues y aterrizajes incluyendo normales y con viento-cruzado;
 - 4) en el caso de giroaviones, y, si corresponde, de las aeronaves de despegue vertical, descenso vertical lento con motor, efecto de suelo, pérdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad operacional relativas a los vuelos en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC);
 - 5) procedimientos preventivos y de emergencia apropiados; medidas de seguridad relativas a los vuelos IFR; criterios de franqueamiento de obstáculos;
 - 6) procedimientos operacionales para transferencias y coordinación; y,
 - 7) procedimientos operacionales para operaciones normales y anormales de enlaces C2;

61.249 Limitaciones generales.

- a) Un estudiante piloto a distancia no debe actuar al mando a distancia de una RPA:
 - 1) por compensación o pago;
 - 2) en procura de un negocio;
 - 3) en operaciones de RPAS internacionales;
 - 4) con una visibilidad menor de 3 millas terrestres durante horas diurnas o 5 millas terrestres en horas nocturnas, cuando la operación es realizada visualmente y con un observador visual que pueda observar la aeronave.
 - 5) en una manera que sea contraria a cualquier limitación puesta en el libro de registro de vuelo del piloto a distancia por un instructor autorizado;

- 6) el último día del trigésimo sexto (36.º) mes calendario a partir de la fecha de emisión de la licencia sin que antes haya solicitado y obtenido nuevamente una licencia de estudiante piloto, si después de haber vencido el plazo de vigencia de la licencia de estudiante piloto previa, éste no haya obtenido una licencia superior a dicha licencia;
- 7) ningún estudiante piloto puede volar solo una RPA, a menos que el libro de vuelo y la licencia o certificado de estudiante piloto a distancia haya sido endosado por el instructor de vuelo que haya dado el entrenamiento al estudiante, autorizándolo para volar la RPA específica dentro de los 90 días previo a que el estudiante vuele solo la RPA;

Sección “L” –Piloto a distancia

61.251 Aplicabilidad.

Esta sección prescribe los requisitos para la emisión de licencia y certificado de piloto a distancia y sus habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esas licencias y habilitaciones son necesarias, y las limitaciones sobre esas licencias y habilitaciones.

61.253 Requisitos de Elegibilidad: generalidades.

Para ser elegible para una licencia de piloto a distancia o habilitación de categoría de aeronave puesta en la misma, una persona debe:

- a) ser dominicano y tener por lo menos 18 años;
- b) poseer un certificado médico Clase I, o Clase III;

Nota. — Una evaluación médica de Clase I puede ser esencial para una persona según su entorno de trabajo y sus responsabilidades en el contexto de una aplicación de RPAS específica.

- c) a partir del 3 de noviembre, 2022 cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60;

61.255 Solicitud.

La solicitud para poder obtener una licencia de piloto a distancia deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.257 Conocimiento aeronáutico.

Una persona que solicite una licencia de piloto a distancia deberá demostrar un nivel de conocimiento apropiado a las atribuciones que una licencia de piloto a distancia confiere a su titular y a la categoría de RPA y RPS conexas que se desea incluir en la licencia de piloto a distancia, como mínimo en los temas siguientes:

- a) *Derecho aéreo.* Las disposiciones y reglamentos pertinentes al titular de una licencia de piloto a distancia; reglamento del aire; métodos y procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; disposiciones y reglamentos pertinentes a vuelos IFR; métodos y procedimientos de los servicios de tránsito aéreo conexos;
- b) *Disposiciones y reglamentos pertinentes a vuelos IFR;* métodos y procedimientos de los servicios de tránsito aéreo conexos;
- c) *Conocimiento general de los RPAS*
 - 1) principios relativos al manejo y el funcionamiento de los motores, sistemas e instrumentos;
 - 2) limitaciones operacionales de la categoría pertinente de RPA y de los motores; información operacional pertinente del manual de vuelo o de otro documento apropiado;
 - 3) utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de las RPA pertinentes;
 - 4) procedimientos para el mantenimiento de las células, los sistemas y los motores de las RPA pertinentes;

- 5) para giroaviones y para aeronaves de despegue vertical, la transmisión (trenes de engranajes) cuando corresponda;
 - 6) utilización, limitación y estado de funcionamiento del equipo de aviónica, de los dispositivos electrónicos y de los instrumentos necesarios para el control y la navegación de una RPA en vuelos IFR y en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos;
 - 7) instrumentos de vuelo; instrumentos giroscópicos, límites operacionales y efectos de precesión; métodos y procedimientos en caso de mal funcionamiento de los diversos instrumentos de vuelo;
 - 8) para dirigibles, las propiedades físicas y las aplicaciones prácticas de los gases;
 - 9) conocimientos generales sobre RPS:
 - i) principios de operación y funcionamiento de los sistemas y los instrumentos;
 - ii) utilización y verificación del estado de funcionamiento del equipo y de los sistemas de las RPS pertinentes;
 - iii) procedimientos en caso de mal funcionamiento;
 - 10) conocimientos generales sobre los enlaces C2:
 - i) diferentes tipos de enlaces C2 y sus características y limitaciones operativas;
 - ii) utilización y verificación del estado de funcionamiento de los sistemas de enlaces C2;
 - iii) procedimientos en caso de mal funcionamiento de los enlaces C2;
 - 11) capacidad de detectar y evitar para RPAS
- d) *Performance, planificación y carga del vuelo*
- 1) La influencia de la carga y de la distribución de la masa en el manejo de la aeronave, las características y la performance de vuelo; cálculos de masa y centrado;
 - 2) El uso y la aplicación práctica de los datos de performance de despegue, de aterrizaje y de otras operaciones, incluso los procedimientos de control del vuelo de crucero;
 - 3) La planificación operacional previa al vuelo y en ruta; la preparación y presentación de los planes de vuelo requeridos por los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos apropiados de los servicios de tránsito aéreo; los procedimientos de reglaje del altímetro;
 - 4) En el caso de helicópteros pilotados a distancia, la influencia de la carga externa en su manejo;
- e) *Actuación humana*. Actuación humana, pertinente a RPAS y vuelos por instrumentos, incluidos los principios de manejo de amenazas y errores (TEM), como se contemplan en el Manual de Instrucción sobre Factores Humanos (Doc. 9683 de la OACI).
- f) *Meteorología*
- 1) la interpretación y aplicación de los informes meteorológicos aeronáuticos, mapas y pronósticos; claves y abreviaturas; los procedimientos para obtener información meteorológica, antes del vuelo y en vuelo y uso de la misma; altimetría;

- 2) meteorología aeronáutica; climatología de las zonas pertinentes con respecto a los elementos que tengan repercusiones para la aviación; el desplazamiento de los sistemas de presión, la estructura de los frentes y el origen y características de los fenómenos del tiempo significativo que afectan a las condiciones de despegue, al vuelo en ruta y al aterrizaje;
- 3) las causas, el reconocimiento y la influencia de la formación de hielo; los procedimientos de penetración de zonas frontales; forma de evitar condiciones meteorológicas peligrosas;
- 4) en el caso de giroaviones y aeronaves de despegue vertical, la influencia del englamamiento en el rotor;
- 5) en el caso de operaciones a altitud elevada, meteorología práctica a altitudes elevadas, incluida la interpretación y utilización de los informes, mapas y pronósticos meteorológicos; corrientes en chorro;

g) *Navegación*

- 1) la navegación aérea, incluida la utilización de cartas aeronáuticas, instrumentos y ayudas para la navegación; comprensión de los principios y características de los sistemas de navegación apropiados; manejo del equipo de RPAS;
- 2) la utilización, limitación y estado de funcionamiento de los dispositivos de aviónica e instrumentos necesarios para mando y navegación;
- 3) la utilización, precisión y confiabilidad de los sistemas de navegación empleados en las fases de salida, en ruta, aproximación y aterrizaje; la identificación de las radioayudas para la navegación;
- 4) los principios y características de los sistemas de navegación aérea autónomos y por referencias externas; manejo del equipo de RPAS;

h) *Procedimientos operacionales*

- 1) la aplicación de la gestión de amenazas y errores a la performance operacional, como se contempla en los textos de orientación sobre la aplicación de la gestión de amenazas y errores como también en los procedimientos para los servicios de navegación aérea - Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868), Capítulo 3, Adjunto C, y en la Parte II, Capítulo 2, del Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc. 9683).
- 2) la interpretación y utilización de documentos aeronáuticos tales como las AIP, los NOTAM, los códigos y abreviaturas aeronáuticos y las cartas de procedimientos de vuelo por instrumentos para la salida, vuelo en ruta, descenso y aproximación;
- 3) procedimientos de reglaje de altímetro;
- 4) procedimientos preventivos y de emergencia apropiados; medidas de seguridad relativas a los vuelos IFR; criterios de franqueamiento de obstáculos;
- 5) procedimientos operacionales para el transporte de carga; posibles riesgos en relación con el transporte de mercancías peligrosas y su gestión;
- 6) requisitos y métodos para impartir instrucciones de seguridad operacional a los miembros de la tripulación de vuelo a distancia;

- 7) en el caso de giroaviones, y, si corresponde, de las aeronaves de despegue vertical, descenso vertical lento con motor, efecto de suelo, pérdida por retroceso de pala, vuelco dinámico y otros riesgos operacionales; medidas de seguridad operacional relativas a los vuelos en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC);
- 8) procedimientos operacionales para transferencias y coordinación;
- 9) procedimientos operacionales para operaciones normales y anormales de enlaces C2;
- i) *Principios de vuelo.* Los principios de vuelo;
- j) *Radiotelefonía.* Los procedimientos y fraseología para comunicaciones; las medidas que deben tomarse en caso de falla de las comunicaciones.

61.259 Pericia de vuelo.

- a) El solicitante de una licencia de piloto a distancia (RPL) que procura actuar como piloto al mando a distancia de una operación RPAS de la categoría apropiada de RPA y RPS conexas, deberá haber demostrado la pericia del modelo de competencias adaptado aprobado por el IDAC de la manera como se prescribe en el Apéndice B de este reglamento. Cuando el piloto a distancia va a ejercer sus atribuciones en una RPA multimotor, el solicitante deberá demostrar la capacidad de operar en condiciones IFR con capacidad de propulsión degradada.
- b) *Utilización de un FSTD para la adquisición de experiencia y demostración de competencias.* El IDAC puede aprobar la utilización de un FSTD para la ejecución de las maniobras exigidas durante la demostración de competencias, a los efectos de la expedición de una licencia o habilitación de piloto a distancia si se demuestra que el FSTD utilizado es apropiado para tal fin.

61.261 Experiencia aeronáutica.

- a) El solicitante habrá adquirido durante la instrucción experiencia en la operación de RPA y RPS conexas para demostrar satisfactoriamente que posee las competencias de la manera como se establece en la subsección 61.259.
- b) *Utilización de un FSTD para la adquisición de experiencia y demostración de competencias.* El IDAC puede aprobar la utilización de un FSTD para la adquisición de experiencia a los efectos de la expedición de una licencia o habilitación de piloto a distancia si se demuestra que el FSTD utilizado es apropiado para tal fin.

61.263 Instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia.

- a) Para cumplir los requisitos de la licencia de piloto a distancia, el solicitante deberá haber completado un curso de instrucción reconocido. La instrucción se basará en competencias y, si corresponde, se efectuará en un entorno operacional de tripulación múltiple.
- b) Durante la instrucción, el solicitante deberá haber adquirido las competencias y pericia requeridas para actuar como piloto a distancia de una RPA certificada para vuelos IFR.
- c) El solicitante deberá haber recibido instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia con doble mando en una RPA y RPS conexas, impartida por un instructor de RPAS autorizado. El instructor de RPAS se asegurará de que el solicitante posea experiencia operacional en todas las fases de vuelo y todo el medio de operaciones de un RPAS, incluidas

condiciones anormales y de emergencia, prevención y recuperación de la pérdida de control de la aeronave para las categorías correspondientes, así como para operaciones IFR.

- d) Para que las atribuciones del piloto a distancia puedan ejercerse en una RPA multimotor, el solicitante deberá haber recibido instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia con doble mando en una RPA multimotor de la categoría apropiada, impartida por un instructor de RPAS autorizado. El instructor de RPAS se asegurará de que el solicitante posee la experiencia operacional en el funcionamiento de la RPA en la categoría apropiada con motores inactivos o simuladamente inactivos.
- e) La instrucción basada en competencias destinada a la tripulación de vuelo a distancia se deberá impartir en un centro de instrucción o entrenamiento de aeronáutica civil aprobada por el IDAC bajo los RAD 141 o RAD 142.

61.265 Privilegios y limitaciones.

Privilegios.

- a) A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en las subsecciones 61.3, 61.5, 61.14, 61.23, 61.53 y 61.60, las atribuciones del titular de una licencia de piloto a distancia serán:
 - 1) actuar como piloto al mando a distancia de una RPA y RPS conexas, certificada para operaciones con un solo piloto a distancia;
 - 2) actuar como copiloto a distancia de una RPA y RPS conexas que requiera ser operada con un copiloto a distancia; y
 - 3) actuar como piloto al mando a distancia de una RPA y RPS conexas, que requiera ser operada con un copiloto a distancia; y
 - 4) actuar ya sea como piloto al mando a distancia o como copiloto a distancia de un RPAS en vuelos IFR.
- b) Antes de ejercer las atribuciones en vuelo nocturno, el titular de la licencia de piloto a distancia habrá recibido instrucción con doble mando en vuelo nocturno en una RPA y RPS conexas, que haya incluido despegues, aterrizajes y navegación.

Limitaciones.

- c) *Circunstancias en que se requieren habilitaciones de clase y de tipo.*

Ningún titular de una licencia de piloto a distancia actuará como piloto al mando a distancia ni como copiloto a distancia de una RPA y RPS conexas, a no ser que dicho titular haya recibido una de las autorizaciones siguientes:

- 1) La habilitación de clase pertinente, prevista en la subsección 61.5 (b)(3); o
 - 2) Una habilitación de tipo, como está prescrito en la subsección 61.65 (b)(4).
- d) Cuando se expida una habilitación de tipo que limite las atribuciones a las de copiloto a distancia, o para actuar como copiloto a distancia solamente durante la fase de crucero del vuelo, dicha limitación se anotará en la habilitación.

- e) Cuando se expida una habilitación de clase que limite las atribuciones a las de piloto a distancia solamente durante la fase de crucero del vuelo, dicha limitación se anotará en la habilitación.
- f) Para vuelos de instrucción, de prueba o para los especiales realizados sin remuneración, el IDAC podrá proporcionar por escrito una autorización especial al titular de la licencia de piloto a distancia, en lugar de expedir la habilitación de clase o de tipo prevista en el párrafo (c) de esta subsección. La validez de dicha autorización estará limitada al tiempo necesario para realizar el vuelo de que se trate.

61.267 Reconocimiento del tiempo de vuelo en RPAS.

- a) El estudiante piloto a distancia tendrá derecho a que se le acredite por completo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para expedir inicialmente una licencia de piloto a distancia, todo el tiempo de vuelo en RPAS que haya efectuado solo y en instrucción con doble mando.
- b) El titular de una licencia de piloto a distancia tendrá derecho a que se le acredite por completo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto al mando a distancia de grado superior, todo el tiempo de vuelo en RPAS que haya efectuado en instrucción con doble mando.
- c) El titular de una licencia de piloto a distancia tendrá derecho a que se le acredite por completo, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una nueva categoría de RPA o para la obtención de una nueva habilitación, todo el tiempo de vuelo en RPAS que haya efectuado solo o en instrucción con doble mando.
- d) Cuando el titular de una licencia de piloto a distancia actúe como copiloto a distancia de una RPA certificada para volar con un solo piloto a distancia pero que requiera un copiloto a distancia, por disposición del IDAC, tendrá derecho a que se le acredite, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para obtener una licencia de piloto al mando a distancia, de grado superior como máximo el 50% del tiempo que haya volado como copiloto a distancia en RPAS. El IDAC puede autorizar que el tiempo de vuelo en un RPAS se acredite por completo, a cuenta del tiempo total de vuelo en RPAS exigido, si el RPAS está equipado para volar con un copiloto a distancia y vuela con tripulación múltiple.
- e) Cuando el titular de una licencia de piloto a distancia actúe como copiloto a distancia de una RPA certificada para volar con un copiloto a distancia, tendrá derecho a que se le acredite por completo dicho tiempo de vuelo en RPAS, a cuenta del tiempo total de vuelo en RPAS exigido para obtener una licencia de piloto al mando a distancia de grado superior.
- f) Cuando el titular de una licencia de piloto a distancia actúe de piloto al mando a distancia bajo supervisión, tendrá derecho a que se le acredite por completo dicho tiempo de vuelo en RPAS, a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para obtener una licencia de piloto al mando a distancia de grado superior.

Nota 1. — *Al solicitar una nueva habilitación, el titular de una licencia de piloto a distancia puede tener derecho a que se le acredite la experiencia de tiempo de vuelo en RPAS como piloto a distancia de RPA. La autoridad otorgadora de licencias puede determinar si dicha experiencia es aceptable y, en tal caso, la consiguiente disminución de los requisitos de experiencia para el otorgamiento de una habilitación.*

Nota 2. — *El tiempo total de vuelo en RPAS exigido se basa en el programa de instrucción basada en competencias reconocido.*

61.269 Requisitos de autorización para impartir instrucción para licencia de piloto a distancia.

- a) Ningún titular de una licencia de piloto a distancia deberá impartir instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia exigida para expedir una licencia o habilitación de piloto a distancia, a menos que dicho titular haya recibido la debida autorización del IDAC. La debida autorización comprenderá:
 - 1) una habilitación de instructor de RPAS anotada en la licencia de piloto a distancia requerida en la subsección 61.271 de este reglamento; o
 - 2) la autorización para actuar como agente de alguna organización de instrucción reconocida que haya sido facultada por la autoridad otorgadora de licencias para impartir instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia; o
 - 3) una autorización específica otorgada por el Estado contratante que expidió la licencia de piloto a distancia.
- b) Ninguna persona deberá impartir instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia en un FSTD para los fines de expedir una licencia o habilitación de piloto a distancia, a menos que dicha persona tenga o haya tenido una licencia apropiada de piloto a distancia o cuente con la instrucción y experiencia de vuelo de RPAS adecuadas y haya recibido la debida autorización del IDAC.

61.271-61.290 Reservados.

Sección “M” Instructor de RPAS

61.291 Aplicabilidad

Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y certificados de instructor de RPAS y sus habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esas licencias, certificados y habilitaciones son necesarias, y las limitaciones sobre esas licencias, certificados y habilitaciones.

61.293 Requisitos de Elegibilidad

- a) Para ser elegible para una licencia o certificado de instructor de RPAS o una habilitación, una persona debe haber cumplido los 18 años de edad y:
 - 1) ser ciudadano dominicano para los propósitos de la emisión de una licencia; o
 - 2) ser ciudadano extranjero, para los propósitos de la emisión de un certificado.
- b) Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60;
- c) Poseer tanto una licencia o certificado de piloto a distancia con:
 - 1) una habilitación en clase y categoría que sea apropiada a la habilitación de instructor de RPAS buscada; y
 - 2) una habilitación en instrumentos, o privilegios en la licencia de piloto a distancia de esa persona que sea apropiada para la habilitación que el instructor de vuelo busca, si aplica para:
 - i) una licencia de instructor de RPAS con una habilitación en categoría y clase;
 - ii) una licencia de instructor de RPAS con una habilitación en instrumentos.
- d) Recibir un endoso en el libro de registro de vuelo por parte de un instructor de RPAS sobre los fundamentos de instrucción listados en la subsección 61.297(e) de este reglamento apropiado para la prueba de conocimiento requerida;
- f) Pasar una prueba de conocimiento sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos listados en la subsección 61.297 de este reglamento que son apropiados para la habilitación de instructor de vuelo buscada;
- g) Recibir un endoso en el libro de registro de vuelo por parte de un instructor de RPAS sobre las competencias listadas en la subsección 61.299 de este reglamento apropiado para la habilitación de instructor de RPAS buscada;
- h) Pasar la prueba práctica requerida que es apropiada para la habilitación de instructor de RPAS buscada en:
 - 1) un RPAS que es representativo de la categoría y clase de RPA y RPS conexa para la habilitación buscada; o
 - 2) simulador de vuelo o entrenador para procedimientos de vuelo aprobado que es representativo de la categoría y clase de RPA y RPS conexa para la habilitación buscada, y usada de acuerdo con un curso aprobado y conducido en un centro de entrenamiento aprobado por el IDAC.

61.295 Solicitud

La solicitud para poder obtener una licencia de instructor de RPAS deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General.

61.297 Conocimiento Aeronáutico

- a) Una persona que solicite una licencia o certificado de instructor de RPAS debe demostrar su habilidad para evaluar correctamente a los alumnos con respecto al modelo de competencias adaptado utilizado en el programa de instrucción reconocida;
- b) el solicitante debe completar satisfactoriamente su instrucción y reunir las cualificaciones requeridas por una organización de instrucción aprobada por el IDAC para impartir programas de instrucción basada en competencias;
- c) el programa de formación para instructores de RPAS se centrará en el desarrollo de competencias en los siguientes ámbitos específicos:
 - 1) el modelo de competencias adaptado del programa de instrucción para pilotos a distancia de conformidad con el sistema de calificación definido que emplee el operador aéreo de RPAS o la organización de instrucción aprobada por el IDAC;
 - 2) de acuerdo con el sistema de evaluación y calificación del operador aéreo de RPAS o de la organización de instrucción aprobada por el IDAC, la realización de evaluaciones mediante la observación de comportamientos, la recopilación de pruebas objetivas en relación con los comportamientos observables del modelo de competencias adaptado que se ha utilizado;
 - 3) el reconocimiento y señalamiento de la actuación que cumple las normas de competencia;
 - 4) la determinación de las causas subyacentes de los resultados por debajo del nivel de actuación esperado; y
 - 5) la identificación de situaciones que podrían traducirse en reducciones inaceptables de los márgenes de seguridad operacional.
- d) el solicitante debe haber cumplido los requisitos en materia de competencias para la expedición de una licencia de piloto a distancia correspondiente a la categoría de RPA y RPS conexas;
- e) además, el solicitante debe demostrar un nivel de competencia apropiado para las atribuciones que la habilitación de instructor de RPAS confiere a su titular, como mínimo en las áreas siguientes:
 - 1) técnicas de instrucción práctica;
 - 2) evaluación del progreso de los alumnos en las asignaturas respecto a las cuales se imparte instrucción teórica;
 - 3) el proceso de aprendizaje;
 - 4) elementos de la enseñanza efectiva;
 - 5) principios de instrucción basada en competencias, incluidas las evaluaciones de estudiantes;

- 6) evaluación de la eficacia del programa de instrucción;
- 7) preparación de las lecciones;
- 8) métodos de instrucción en el aula;
- 9) utilización de ayudas didácticas, incluidos los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, según proceda;
- 10) análisis y corrección de los errores de los alumnos;
- 11) actuación humana en relación con los RPAS, los vuelos por instrumentos y la instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia, incluidos los principios del TEM; y

Nota. — Los textos de orientación para diseñar programas de instrucción sobre actuación humana, incluido el TEM, pueden encontrarse en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).

- 12) peligros que presenta el simular fallas y mal funcionamiento en la aeronave.

61.299 Pericia

- a) El solicitante debe haber completado satisfactoriamente una evaluación formal de competencias antes de impartir instrucción y realizar evaluaciones en un programa de instrucción basada en competencias.
- b) la evaluación de competencias se efectuará durante una sesión de instrucción práctica en la categoría de RPA y RPS conexas para la cual desea obtener las atribuciones de instructor de RPAS, que incluirán la instrucción previa al vuelo y después del vuelo, así como también la instrucción teórica que corresponda.
- c) una persona autorizada por el IDAC realizará la evaluación de las competencias.

61.301 Experiencia

- a) El solicitante habrá satisfecho los requisitos prescritos para la expedición de una licencia de piloto a distancia, mantendrá actualizadas las competencias y satisfará los requisitos de experiencia reciente exigidos para la licencia.
- b) el solicitante contará con suficiente capacitación y experiencia para lograr el nivel requerido de competencia en todas las tareas, maniobras, operaciones y principios requeridos, así como en métodos de instrucción pertinentes a lo establecido en la subsección 61.263 de este reglamento.
- c) Instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia. El solicitante, bajo la supervisión de un instructor de RPAS autorizado para esa finalidad por la autoridad otorgadora de licencias:
 - 1) debe haber recibido formación en las técnicas de instrucción de RPAS que incluirán demostraciones, prácticas de los alumnos, reconocimiento y corrección de errores comunes de los alumnos; y
 - 2) debe haber practicado las técnicas de instrucción para las maniobras y procedimientos de vuelo que serán objeto de la instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia.

61.303 Atribuciones del titular de la habilitación y condiciones que deben observarse para ejercerlas

- a) A reserva del cumplimiento de lo especificado en las subsecciones 61.23 (c) y 61.5 de este reglamento, las atribuciones del titular de la habilitación de instructor de RPAS serán:
- 1) supervisar los vuelos que los alumnos pilotos a distancia realicen solos; y
 - 2) impartir instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia para el otorgamiento de una licencia de piloto a distancia y de una habilitación de instructor de RPAS a reserva de que el instructor de RPAS:
 - i) sea, por lo menos, titular de la licencia de piloto a distancia y habilitación para las cuales se imparte la instrucción, en la categoría apropiada de RPA y RPS conexa;
 - ii) sea titular de la licencia de piloto a distancia y de la habilitación necesarias para actuar como piloto al mando a distancia en la categoría de RPA y RPS conexa sobre la que se imparte la instrucción; y
 - iii) tenga anotadas en la licencia de piloto a distancia las atribuciones de instructor de RPAS otorgadas.
- b) Para impartir la instrucción correspondiente a la licencia de piloto a distancia en un entorno operacional con tripulación múltiple, el solicitante, debe haber cumplido asimismo con todos los requisitos de calificaciones que se exigen a los instructores.

RAD ESPECIAL NO. 1 Requisitos de Experiencia y Entrenamiento Especial en Robinson
R-22/R-44.

Secciones.

1. Aplicabilidad
2. Entrenamiento requerido, experiencia aeronáutica, endosos, y revisión de vuelo.
3. Fecha de expiración.
1. *Aplicabilidad.* Bajo los procedimientos prescritos en éste, este RADE (RAD Especial) aplica a todas las personas que buscan manipular los controles o actuar como piloto al mando de un helicóptero Robinson, modelo R-22 o R-44. Los requisitos establecidos en este RADE son en adición a los requisitos vigentes del RAD 61.
2. *Entrenamiento requerido, experiencia aeronáutica, endosos y revisión de vuelo.*
 - a) Entrenamiento de alerta:
 - 1) Excepto como está dispuesto en el párrafo (a)(2) de esta subsección, nadie puede manipular, con el propósito de volar, los controles de un helicóptero Robinson Modelo R 22, o R 44 después del 1 de abril de 2007, a menos que el entrenamiento de alerta especificado en el párrafo (a)(3) de esta subsección y el libro de registro de vuelo del piloto de la persona interesada haya sido endosado por un instructor de vuelo certificado autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección.
 - 2) Una persona que posee una categoría de helicóptero en su licencia de piloto, y reúne los requisitos de experiencia del párrafo (b)(1) o del (b)(2) de esta subsección, no puede manipular, con el propósito de volar, los controles de un helicóptero Robinson Modelo R22, o R44 después del 1 de abril de 2007, a menos que el entrenamiento en alerta especificado en el párrafo (a)(3) de esta subsección sea completado y su libro de registro de vuelo de piloto haya sido endosado por un instructor de vuelo certificado, autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección.
 - 3) El entrenamiento en alerta debe ser conducido por un instructor de vuelo certificado que ha sido autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección, y consiste de instrucción en las siguientes áreas de temas generales:
 - i) manejo de energía;
 - ii) sacudida del mástil (mast bumping);
 - iii) bajo RPM del rotor (pérdida de velocidad de las palas);
 - iv) peligro de G (gravidades) bajas; y
 - v) caída del RPM del rotor.
 - 4) Una persona que puede demostrar la terminación satisfactoria del curso de seguridad del fabricante, después del 1 de abril de 2007, puede obtener un endoso de un inspector de operaciones del IDAC en lugar de completar el entrenamiento en alerta requerido en los párrafos (a)(1) y (a)(2) de esta subsección.

b) Experiencia aeronáutica:

- 1) Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de un helicóptero Robinson modelo R-22, a menos que esa persona:
 - i) haya tenido al menos 200 horas de vuelo en helicópteros, y por lo menos 50 horas de las cuales fueran en el Robinson R-22; o
 - ii) haya tenido al menos 10 horas de instrucción dual en el Robinson R-22 y haya recibido el endoso de un instructor de vuelo certificado, autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección, de que al individuo se le ha dado el entrenamiento requerido por este párrafo y esté en capacidad de actuar como piloto al mando de un R-22 a partir de 12 meses calendario después de la fecha del endoso, el individuo no puede actuar como piloto al mando a menos que haya completado una revisión de vuelo en un R-22 dentro de los 12 meses calendario precedentes, y haber obtenido un endoso por esa revisión de vuelo. La instrucción dual debe incluir al menos el siguiente entrenamiento en vuelo de procedimientos de emergencia y anormal:
 - A) entrenamiento acentuado en procedimientos de auto-rotación,
 - B) control del RPM del rotor del motor sin el uso del gobernador,
 - C) reconocimiento de bajo RPM del rotor y recuperación, y
 - D) los efectos de maniobras con bajos G y procedimientos apropiados de recuperación.
- 2) Ninguna persona puede actuar como piloto al mando de un Robinson R-44 a menos que esa persona:
 - i) haya tenido al menos 200 horas de vuelo en helicópteros, al menos 50 de las cuales fueron en el Robinson R-44. El piloto al mando puede acreditar hasta 25 horas en el Robinson R-22 para los requisitos de las 50 horas en el Robinson R-44; o
 - ii) haya tenido al menos 10 horas de instrucción doble en un helicóptero Robinson, al menos 5 de las cuales deben haber sido ejecutadas en el Robinson R-44, y haya recibido un endoso de un instructor certificado, autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección, de que al individuo se le haya dado el entrenamiento requerido por este párrafo y esté en capacidad de actuar como piloto al mando de un Robinson R-44. Comenzando 12 meses calendario después de la fecha del endoso, el individuo no puede actuar como piloto al mando a menos que haya completado una revisión de vuelo en un Robinson R-44 dentro de los 12 meses calendarios anteriores, y haya obtenido un endoso por esa revisión de vuelo. La instrucción dual debe incluir al menos los siguientes procedimientos de entrenamiento de vuelo anormal y de emergencia:
 - A) entrenamiento acentuado en procedimientos de auto-rotación;
 - B) control del RPM del rotor del motor sin el uso del gobernador;

- C) reconocimiento de bajo RPM del rotor y recuperación; y
 - D) los efectos de maniobras con G bajas y procedimientos apropiados de recuperación.
- 3) Una persona que no posee una categoría de helicóptero debe haber tenido al menos 20 horas de instrucción dual en un helicóptero Robinson R-22 antes de operarlo en un vuelo solo. Además, la persona debe obtener un endoso por parte de un instructor certificado autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección de que le ha sido dada instrucción en esas maniobras y procedimientos, y el instructor ha encontrado el solicitante proficiente para volar solo en un Robinson R-22. Este endoso es válido por un período de 90 días. La instrucción dual debe incluir al menos los siguientes entrenamientos de procedimientos de emergencia y anormales de vuelo:
- i) entrenamiento acentuado en procedimientos de auto-rotación,
 - ii) control del RPM del rotor del motor sin el uso del gobernador,
 - iii) reconocimiento de bajo RPM del rotor y recuperación, y
 - iv) los efectos de maniobras con G bajas y procedimientos apropiados de recuperación.
- 4) Una persona que no posea una categoría de helicóptero debe haber tenido al menos 20 horas de instrucción dual en un helicóptero Robinson R-44 antes de operarlo en vuelo solo. En adición la persona debe obtener un endoso de un instructor de vuelo certificado, autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección, y que esa instrucción haya sido dada en esas maniobras y procedimientos, y que el instructor haya encontrado al solicitante capacitado para volar solo en un Robinson R-44. Este endoso es válido por un período de 90 días. La instrucción dual debe incluir al menos el siguiente entrenamiento en vuelo de procedimientos anormales y de emergencia:
- i) entrenamiento acentuado en procedimientos de auto-rotación;
 - ii) control del RPM del rotor del motor sin el uso del gobernador,
 - iii) reconocimiento de baja RPM del rotor y recuperación, y
 - iv) los efectos de maniobras con G bajas y procedimientos apropiados de recuperación.
- 5) Ningún instructor de vuelo certificado puede impartir instrucción o conducir una revisión de vuelo en un Robinson R-22, o R-44 a menos que:
- i) complete el entrenamiento de alerta del párrafo 2 (a) de este RADE.
 - ii) para el Robinson R-22, haya tenido al menos 200 horas de vuelo en helicópteros, de los cuales, por lo menos 50 fueron en el Robinson R-22, o para el R-44, haber tenido 200 horas de vuelo en helicópteros, de las cuales, 50 fueron en helicópteros Robinson. Hasta 25 horas de tiempo de vuelo en Robinson R-22 pueden ser acreditadas para el requerimiento de las 50 horas.

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- iii) haya completado el entrenamiento de vuelo en un Robinson R-22, en un R-44, o en ambos en los siguientes procedimientos anormales y de emergencia.
 - A) entrenamiento acentuado en procedimientos de auto-rotación;
 - B) control del RPM del rotor del motor sin el uso del gobernador,
 - C) reconocimiento de baja RPM del rotor y recuperación, y
 - D) los efectos de maniobras con G bajas y procedimientos apropiados de recuperación.
 - iv) haya sido autorizado por un Inspector de Operaciones del IDAC, o de un examinador designado autorizado de que el instructor ha completado el apropiado entrenamiento, ha reunido los requisitos de experiencia y ha demostrado satisfactoriamente la habilidad para impartir instrucción en las áreas de temas generales del párrafo 2(a)(3) de este RADE, y el entrenamiento de vuelo identificado en el párrafo 2(b) (5) (iii) de este RAD.
- c) Revisión de Vuelo:
- 1) Ninguna revisión de vuelo completada para cumplir con lo prescrito en la subsección 61.56 después de que un individuo ha sido hecho elegible para actuar como piloto al mando de un helicóptero Robinson R-22, deberá ser válido para la operación de dicho helicóptero a menos que dicha revisión haya sido tomada en un R-22.
 - 2) Ninguna revisión de vuelo completada para cumplir con lo prescrito en la subsección 61.56 por un individuo que se ha convertido en elegible para actuar como piloto al mando de un helicóptero Robinson R-44, deberá ser válido para la operación de dicho helicóptero a menos que dicha revisión haya sido tomada en un R-44.
 - 3) La revisión de vuelo completada incluirá una revisión del entrenamiento de alerta de las áreas contenidas en el párrafo 2(a)(3) y el entrenamiento de vuelo identificado en el párrafo 2 (b) de este RADE.
- d) Requisitos de aceptación: ninguna persona puede actuar como piloto al mando de un Robinson R-22, o R-44 transportando pasajeros a menos que haya reunido los requisitos de experiencia reciente de vuelo requeridos por la subsección 61.57 en un R-22, o R-44, según la aeronave que aplique.
3. *Fecha de expiración:* Este RAD se mantendrá en efecto hasta tanto sea derogado o sustituido.

Apéndice “A” - Requisitos para expedir la licencia de Piloto con Tripulación Múltiple –Avión –

1. Instrucción

- 1.1 Para satisfacer los requisitos de la licencia de piloto con tripulación múltiple correspondiente a la categoría de avión, el solicitante habrá completado un curso de instrucción reconocida. La instrucción se basará en la competencia y tendrá lugar en un entorno de operaciones con tripulación múltiple.
- 1.2 Durante la instrucción, el solicitante habrá adquirido los conocimientos, pericias y actitudes fundamentales en los que se basan las competencias requeridas para actuar como copiloto en un avión de transporte aéreo con motor de turbina certificado para operaciones con una tripulación mínima de al menos dos pilotos, en condiciones VFR e IFR en vuelo diurno y nocturno.

2. Nivel de evaluación

- 2.1 El solicitante de la licencia de piloto con tripulación múltiple en la categoría de avión deberá haber alcanzado la norma de competencia final del modelo de competencias adaptadas aprobado.

Nota. — El esquema de instrucción para la licencia de piloto con tripulación múltiple en la categoría de avión, el marco de competencias de la OACI para piloto de avión y la metodología para adaptar dicho marco para la licencia de piloto con tripulación múltiple figuran en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868).

3. Simulación de vuelo

- 3.1 Los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo utilizados para adquirir la experiencia prescritos en la subsección 61.229 (c) de este RAD, deberán cumplir con las especificaciones contempladas en esta sección.
- 3.2 Los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo adecuados a cada fase de la instrucción para licencia de piloto con tripulación múltiple se clasificarán de la forma siguiente:

Nota 1. — El plan de instrucción para la licencia de piloto con tripulación múltiple describe cuatro fases para la instrucción (habilidades básicas en vuelo, básica, intermedia y avanzada) y figura en los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868 de OACI).

Nota 2. — Los niveles de dispositivos prescritos en el párrafo 3.1 de esta sección, o una combinación de dispositivos que satisfagan el nivel de fidelidad mínimo en cada fase, pueden utilizarse.

- a) Dispositivos de instrucción electrónica y para tareas parciales aprobados por la autoridad otorgadora de licencias y que poseen las siguientes características:
 - comprenden accesorios además de los que normalmente se asocian a las computadoras portátiles, como réplicas funcionales de una palanca de potencia, una minipalanca lateral de mando o un teclado para el sistema de gestión de vuelo (FMS); y
 - comprenden actividad psicomotora con aplicación apropiada de fuerza y una sincronización de respuestas adecuadas; y
 - satisfacen de otra manera, como mínimo, la calificación siguiente:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- Tipo I o Tipo III del Doc. 9625 de OACI.

Nota 1. — *El Tipo II del Doc. 9625 puede utilizarse para ciertas tareas básicas de instrucción en vuelo por instrumentos.*

Nota 2 — *El entrenador 1 (FNPT I) de procedimientos de vuelo y navegación de la EASA y el dispositivo de instrucción de vuelo FTD de nivel 4 de la FAA cumplen con las calificaciones mínimas de un dispositivo de Tipo I, II y III.*

- b) *Fase básica.* Un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que representa un avión genérico con motor de turbina y tiene las características siguientes:

- está equipado con un sistema visual diurno; y
- satisface de otra manera, como mínimo, la calificación siguiente:

- Tipo IV o Tipo V del Doc 9625 de OACI.

Nota. — *El entrenador de procedimientos de vuelo y navegación II-cooperación de tripulación múltiple (FNPT II-MCC) de la EASA y el dispositivo de instrucción de vuelo FTD Nivel 5 de la FAA cumplen con las calificaciones mínimas de un dispositivo de Tipo IV o Tipo V.*

- c) *Fase intermedia.* Un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo que represente un avión multimotor de turbina certificado para operaciones con una tripulación de dos pilotos y tiene las características siguientes:

- está equipado con un sistema visual diurno mejorado;
- está equipado con piloto automático; y
- satisface de otra manera, como mínimo, la calificación siguiente:

- Tipo VI del Doc 9625 de OACI.

Nota 1. — *El simulador de vuelo completo FFS nivel B de la EASA y el simulador de vuelo completo FFS nivel B de la FAA cumplen con las calificaciones mínimas de un dispositivo de Tipo VI.*

Nota 2. — *Durante la fase intermedia, algunas o todas las tareas de instrucción podrían realizarse en un dispositivo utilizado en la fase avanzada, si es adecuado a la tarea de instrucción. En el Doc 9625, Parte I, Apéndice C figura orientación para evaluar la pertinencia del dispositivo para una tarea de instrucción.*

- d) Reservado.

- e) *Fase avanzada.* Un dispositivo de instrucción de simulación de vuelo que representa un avión multimotor de turbina certificado para una tripulación de dos pilotos y tiene las características siguientes:

- está equipado con un sistema visual diurno mejorado;
- está equipado con piloto automático; y
- satisface de otra manera, como mínimo, la calificación siguiente:

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

- Tipo VII del Doc. 9625

Nota 1. — *El simulador de vuelo completo FFS nivel C o D de la EASA y el simulador de vuelo completo FFS nivel C o D de la FAA cumplen con las calificaciones mínimas de un dispositivo de Tipo VII.*

Nota 2. — *Durante la fase avanzada, algunas tareas de instrucción podrían realizarse en un dispositivo utilizado en la fase intermedia, si dicho dispositivo representa al avión utilizado en la fase avanzada y es adecuado a la tarea de instrucción. En el Doc 9625, Parte I, Apéndice C, figura orientación para evaluar la pertinencia del dispositivo para una tarea de instrucción.*

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

Apéndice “B” - Requisitos de pericia para la Licencia de Piloto a Distancia (RPL) –RPAS

Nota 1. — *Estos requisitos no abarcan la definición específica de las funciones, tareas compartidas, habilitaciones y niveles de competencia existentes en la organización del operador de RPAS. Las competencias de la tabla no figuran en un orden de prioridades predefinido.*

Nota 2. — *Los principios de gestión de amenazas y errores deberán integrarse en la elaboración de programas de instrucción basada en competencias.*

<i>Competencia</i>	<i>Descripción de la competencia</i>	<i>Comportamiento observable</i>
Toma de conciencia situacional	Capta y comprende la situación operacional del momento y toda la información pertinente disponible y anticipa lo que podría ocurrir que podría incidir en la operación.	– Determina y evalúa con precisión el estado del RPAS – Determina y evalúa con precisión la posición vertical y lateral de la RPA, así como su trayectoria de vuelo anticipada. – Determina y evalúa con precisión el entorno general que pueda afectar al vuelo, comprendido el tránsito aéreo cercano a la operación de la RPA y las condiciones meteorológicas que puedan afectar a la operación – Lleva a cabo la operación de acuerdo con la configuración del espacio aéreo en el que se desarrolla la operación de la RPAS – Hace el seguimiento del tiempo y la energía – Es consciente de las personas que participan en la operación o que se ven afectadas por ella, y de su capacidad para actuar como se espera – Anticipa con precisión lo que podría ocurrir: planifica y se adelanta a la situación – Elabora planes de contingencia eficaces, basados en amenazas potenciales – Reconoce y responde eficazmente a las indicaciones de disminución de la conciencia de la situación

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

<i>Competencia</i>	<i>Descripción de la competencia</i>	<i>Comportamiento observable</i>
Aplicación de procedimientos	Identifica y aplica procedimientos de acuerdo con las instrucciones de operación publicadas y los reglamentos aplicables, empleando los conocimientos apropiados.	– Identifica la fuente de las instrucciones de operación – Sigue los SOP (procedimientos operacionales normalizados) a menos que un mayor grado de seguridad operacional imponga un cambio apropiado – Identifica y sigue todas las instrucciones de operación de manera oportuna – Maneja correctamente los RPAS y el equipo conexo – Cumple los reglamentos aplicables – Aplica los conocimientos sobre procedimientos pertinentes
Comunicación	Demuestra aptitudes efectivas de comunicación oral, escrita y de otras formas de comunicación no verbal, en situaciones normales y anormales.	– Se asegura de que el destinatario esté listo y en capacidad de recibir la información – Selecciona de forma apropiada qué comunicar, cuándo, cómo y a quién – Transmite mensajes de forma clara, precisa y concisa – Confirma que el destinatario comprende correctamente información importante – Escucha atentamente y demuestra entender al recibir la información – Formula preguntas pertinentes y efectivas – Se ciñe a la fraseología y a los procedimientos radiotelefónicos normalizados – Lee e interpreta correctamente la documentación requerida para la operación del RPAS

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

Competencia	Descripción de la competencia	Comportamiento observable
		– Lee, interpreta, crea y responde con precisión a los mensajes por enlace de datos – Completa informes precisos tal como exigen los procedimientos de operación – Interpreta correctamente la comunicación no verbal – Cuando corresponde, utiliza contacto visual, movimientos y gestos corporales coherentes con los mensajes verbales para reforzarlos
Gestión de la trayectoria de vuelo de la RPA, automatización	Controla la trayectoria de vuelo de la RPA mediante la automatización, y usa apropiadamente los sistemas de gestión y guía de vuelo.	– Controla la RPA utilizando la automatización con precisión y facilidad según la situación – Mantiene la RPA dentro de la envolvente normal de vuelo – Mantiene la trayectoria deseada durante el vuelo utilizando la automatización – Toma medidas apropiadas en el caso de desviaciones de la trayectoria deseada de la RPA – Selecciona oportunamente el nivel y modo de automatización apropiado, teniendo en cuenta la fase de vuelo y el volumen de trabajo – Supervisa con eficacia la automatización, incluyendo el acoplamiento y las transiciones al modo automático – Controla la RPA de forma segura en condiciones de degradación de la automatización, utilizando solamente la relación entre actitud, velocidad y empuje de la RPA, si corresponde

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

<i>Competencia</i>	<i>Descripción de la competencia</i>	<i>Comportamiento observable</i>
Liderazgo, trabajo en equipo y autogestión	Demuestra un liderazgo, capacidad de trabajar en equipo y autogestión eficaces.	- Comprende y acepta las funciones y los objetivos de la tripulación. - Crea un ambiente de comunicación abierta y alienta la participación del equipo - Tiene iniciativa y da instrucciones cuando es necesario - Admite errores y asume la responsabilidad de su propia actuación, detecta y resuelve sus propios errores - Se anticipa y responde adecuadamente a las necesidades de otros miembros de la tripulación - Cumple instrucciones cuando se le dan - Comunica inquietudes e intenciones pertinentes - Da y recibe opiniones constructivamente - Interviene con confianza cuando es importante para la seguridad operacional - Demuestra empatía, respeto y tolerancia hacia los demás - Promueve la participación de otros en la planificación y asigna actividades de forma equitativa y apropiada según las habilidades - Afronta y resuelve conflictos y desacuerdos de manera constructiva - Demuestra tener autocontrol en cualquier situación - Autoevalúa la eficacia de sus acciones

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

<i>Competencia</i>	<i>Descripción de la competencia</i>	<i>Comportamiento observable</i>
Resolución de problemas y toma de decisiones	Identifica riesgos y resuelve problemas correctamente. Utiliza los procesos apropiados de toma de decisiones.	– Busca información precisa y adecuada de fuentes Apropriadas – Determina y verifica lo que no ha salido bien y por qué – Emplea estrategias adecuadas de resolución de problemas – Persevera en la resolución de problemas sin disminuir la seguridad operacional – Utiliza procesos apropiados y oportunos de toma de decisiones – Determina y estudia opciones eficazmente – Supervisa, examina y adapta decisiones según se requiera – Determina y gestiona eficazmente los riesgos y amenazas a la seguridad operacional del RPAS y de las personas – Cambia su comportamiento y responde, según sea Necesario para afrontar las demandas de una nueva situación
Gestión del volumen de trabajo	Gestiona eficientemente los recursos disponibles para establecer prioridades y realizar tareas de manera oportuna en cualquier circunstancia.	– Planifica, establece prioridades y programa tareas efectivamente – Gestiona eficientemente el tiempo al realizar tareas – Ofrece y acepta asistencia, delega cuando es necesario y pide ayuda con prontitud – Examina, supervisa y comprueba medidas diligentemente – Verifica que se completen las tareas, lográndose los resultados esperados – Maneja y se recupera efectivamente de interrupciones, distracciones, variaciones y fallas

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

Coordinación y transferencia	Se encarga de la coordinación y transferencia entre el personal en puestos operacionales y con el otro personal afectado	– Coordina oportunamente con el personal y otras partes interesadas – Selecciona el método de coordinación / transferencia basándose en las circunstancias, incluyendo la urgencia de la coordinación, la condición de las instalaciones y los procedimientos prescritos – Coordina la transferencia empleando los procedimientos de coordinación prescritos – Coordina los cambios de condición de las instalaciones operacionales tales como equipo, sistemas y funciones
------------------------------	--	---

<i>Competencia</i>	<i>Descripción de la competencia</i>	<i>Comportamiento observable</i>
		– Coordina cambios de condición del espacio aéreo y los recursos de los aeródromos, según corresponde – Utiliza terminología clara y concisa para la coordinación oral – Utiliza formatos de mensaje normalizados y protocolos para la coordinación que no es oral – Utiliza métodos de coordinación claros y concisos, no normalizados, cuando es necesario – Da información efectiva durante la transferencia de posición

REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO
LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE
TEORÍA AERONÁUTICA
RAD 61

Gestión de situaciones anormales	Detecta y responde frente a situaciones de emergencia y anormales relacionadas con operaciones del RPAS y gestiona los modos de operación degradados del RPAS	- Determina si cabe la posibilidad de que se produzca una situación de emergencia o anormal, a partir de la información disponible - Determina el carácter de la emergencia que presenta la situación anormal - Prioriza la adopción de medidas basándose en la urgencia de la situación - Decide cuáles son las medidas más apropiadas que corresponde emprender - Sigue los procedimientos prescritos para gestionar el RPAS en situaciones de emergencia - Detecta la posible degradación del RPAS y/o del equipo centrándose, en particular, en la posible pérdida del enlace C2 - Evalúa el impacto del modo de operación degradado - Adopta medidas, de ser necesario, para garantizar la seguridad de las personas en el área que se sobrevuela - Crea soluciones cuando no hay guía ni procedimiento para una situación anormal determinada
----------------------------------	---	---

Apéndice “C” - Requisitos en Materia de Competencia Lingüística para Comunicaciones por Radiotelefonía

1. Generalidades

Nota.— Los requisitos en materia de competencia lingüística de la OACI comprenden los descriptores integrales que figuran en la Sección 2 y el Nivel operacional OACI (Nivel 4) de la escala de calificación de competencia lingüística de la OACI que figura en el Adjunto A. Dichos requisitos se aplican al uso de fraseologías y lenguaje claro.

Para cumplir con los requisitos en materia de competencia lingüística prescritos en la subsección 61.60 de este reglamento, el solicitante de una licencia o el titular de la misma demostrará, de forma aceptable para la autoridad otorgadora de licencias, que cumple con los descriptores integrales que figuran en la Sección 2 y con el Nivel operacional de la OACI (Nivel 4) de la escala de calificación de la competencia lingüística de la OACI en el Adjunto A.

2. Descriptores integrales

Las personas competentes deberán:

- a) comunicarse eficazmente en situaciones de trato oral únicamente (teléfono/radioteléfono) y en situaciones de contacto directo;
- b) comunicarse con precisión y claridad sobre temas comunes, concretos y relacionados con el trabajo;
- c) utilizar estrategias de comunicación apropiadas para intercambiar mensajes y para reconocer y solucionar malentendidos (p. ej., para verificar, confirmar o aclarar información) en un contexto general o relacionado con el trabajo;
- d) resolver satisfactoriamente y con relativa facilidad las dificultades lingüísticas que surjan por complicaciones o cambios inesperados que ocurran dentro del contexto de una situación de trabajo ordinaria o de una función comunicativa que por lo demás les sea familiar; y
- e) utilizar un dialecto o acento que sea inteligible para la comunidad aeronáutica.