



Nota de envío

**SUPLEMENTO DEL
ANEXO 1 — LICENCIAS AL PERSONAL
(Octava edición)**

1. El Suplemento adjunto reemplaza y anula todos los anteriores Suplementos del Anexo 1 y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 1 de junio de 2000 con respecto a todas las enmiendas incluyendo la Enmienda 162.
 2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 1 (octava edición). Las diferencias adicionales que envíen los Estados contratantes se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

SUPLEMENTO DEL ANEXO 1 — OCTAVA EDICIÓN

LICENCIAS AL PERSONAL

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 1.

JUNIO DE 2000

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

REGISTRO DE ENMIENDAS AL SUPLEMENTO

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>

**ENMIENDAS DEL ANEXO 1, ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO
CON POSTERIORIDAD A LA OCTAVA EDICIÓN, PUBLICADA EN JULIO DE 1998**

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>
160	24/3/93	10/11/94			
161	10/3/97	5/11/98			
162	25/2/98	5/11/98			

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que figuran a continuación han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 1 (octava edición), hasta la Enmienda 162 inclusive, o han enviado comentarios con respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a los de las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Alemania	17/9/98	1	1/6/00
Arabia Saudita	25/10/99	1-2	1/6/00
Argentina	18/10/99	1-5	1/6/00
Australia	3/3/00	1-4	1/6/00
Bahrein	14/8/99	1	1/6/00
Belarús	28/9/98	1-2	1/6/00
Bélgica	18/1/99	1	1/6/00
Belice	19/6/98	1	1/6/00
Bhután	22/1/99	1	1/6/00
Brasil	30/10/98	1	1/6/00
Bulgaria	12/11/99	1	1/6/00
Canadá	11/2/99	1	1/6/00
China	14/4/00	1-2	1/6/00
China (RAE de Hong Kong)	6/12/99	1	1/6/00
Colombia	19/7/99	1	1/6/00
Cuba	25/7/99	1-2	1/6/00
Dinamarca	22/12/99	1	1/6/00
Emiratos Árabes Unidos	7/2/99	1-2	1/6/00
Eslovaquia	2/9/99	1	1/6/00
España	23/12/98	1-2	1/6/00
Estados Unidos	28/1/00	1-5	1/6/00
Estonia	21/2/00	1	1/6/00
Federación de Rusia	15/6/98	1-2	1/6/00
Finlandia	26/10/98	1	1/6/00
Francia	31/12/99	1-2	1/6/00
Grecia	18/5/99	1	1/6/00
India	8/10/99	1	1/6/00
Irán (República Islámica del)	1/9/98	1	1/6/00
Islandia	14/9/99	1	1/6/00
Israel	30/9/99	1	1/6/00
Kirguistán	16/7/98	1-2	1/6/00
Líbano	10/7/98	1	1/6/00
Malasia	28/4/00	1	1/6/00
Maldivas	22/8/99	1	1/6/00
Malta	1/10/99	1-2	1/6/00
Marruecos	13/7/98	1	1/6/00
México	5/10/98	1	1/6/00
Namibia	13/7/98	1	1/6/00
Níger	14/7/98	1	1/6/00
Noruega	30/6/98	1	1/6/00

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Nueva Zelanda	3/3/00	1-2	1/6/00
Panamá	16/4/99	1-5	1/6/00
Paraguay	3/3/00	1	1/6/00
Perú	3/3/00	1	1/6/00
Reino Unido	6/10/98	1-3	1/6/00
República Checa	25/11/99	1	1/6/00
República Unida de Tanzania	26/1/98	1	1/6/00
Sudáfrica	2/1/00	1	1/6/00
Sudán	12/3/98	1	1/6/00
Suecia	30/7/98	1-2	1/6/00
Suiza	3/12/98	1	1/6/00
Swazilandia	12/3/99	1-5	1/6/00
Tailandia	5/11/99	1	1/6/00
Ucrania	2/10/98	1-2	1/6/00
Uganda	3/3/00	1	1/6/00
Zambia	5/3/99	1	1/6/00

2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Austria	25/9/98	Jamaica	10/7/98
Barbados	29/7/98	Japón	10/6/98
Burundi	26/8/98	Jordania	16/7/98
Camerún	5/10/99	Luxemburgo	15/7/99
Chile	27/7/98	Pakistán	10/9/98
Chipre	9/6/97	República de Corea	1/1/98
Costa Rica	20/7/98	Rumania	5/10/98
Egipto	14/7/98	Rwanda	23/9/98
Fiji	18/9/98	Túnez	16/9/98
Georgia	22/1/99	Zimbabwe	22/6/98
Hungría	13/7/98		

3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información

Afganistán	Guyana	Palau
Albania	Haití	Papua Nueva Guinea
Angola	Honduras	Polonia
Antigua y Barbuda	Indonesia	Portugal
Argelia	Iraq	Qatar
Armenia	Irlanda	República Árabe Siria
Azerbaiyán	Islas Cook	República Centroafricana
Bahamas	Islas Marshall	República Democrática del Congo
Bangladesh	Islas Salomón	República Democrática Popular Lao
Benin	Italia	República de Moldova
Bolivia	Jamahiriya Árabe Libia	República Dominicana
Bosnia y Herzegovina	Kazajstán	República Popular Democrática de Corea
Botswana	Kenya	Samoa
Brunei Darussalam	Kiribati	San Marino
Burkina Faso	Kuwait	Santa Lucía
Cabo Verde	La ex República Yugoslava de Macedonia	Santo Tomé y Príncipe
Camboya	Lesotho	San Vicente y las Granadinas
Chad	Letonia	Senegal
Comoras	Liberia	Seychelles
Congo	Lituania	Sierra Leona
Côte d'Ivoire	Madagascar	Singapur
Croacia	Malawi	Somalia
Djibouti	Mali	Sri Lanka
Ecuador	Mauricio	Suriname
El Salvador	Mauritania	Tayikistán
Eritrea	Micronesia (Estados Federados de)	Togo
Eslovenia	Mónaco	Tonga
Etiopía	Mongolia	Trinidad y Tabago
Filipinas	Mozambique	Turkmenistán
Gabón	Myanmar	Turquía
Gambia	Nauru	Uruguay
Ghana	Nepal	Uzbekistán
Granada	Nicaragua	Vanuatu
Guatemala	Nigeria	Venezuela
Guinea	Omán	Viet Nam
Guinea-Bissau	Países Bajos	Yemen
Guinea Ecuatorial		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas</i>
2.1.4.1	Arabia Saudita		Tailandia
	Estados Unidos		Ucrania
2.1.4.1.1	Arabia Saudita	2.2.1	España
2.1.4.2	Swazilandia	2.2.2	Australia
2.1.5.2	Arabia Saudita	2.2.2.1	Nueva Zelandia
	Australia	2.2.3	Cuba
	Bulgaria		Panamá
	España	2.3	Malta
	Francia	2.3.1.1	Eslovaquia
	Nueva Zelandia		Irán (República Islámica del)
	Zambia		Panamá
2.1.6	Bulgaria	2.3.1.2	Bulgaria
2.1.7	Reino Unido		Marruecos
2.1.8.1	España		Panamá
2.1.9	Arabia Saudita		Swazilandia
	Belarús	2.3.1.3	Malasia
	Federación de Rusia		Reino Unido
	Reino Unido		Swazilandia
2.1.9.1	Kirguistán	2.3.1.3.1	Arabia Saudita
	Ucrania		Emiratos Árabes Unidos
2.1.9.2	Bulgaria		Estados Unidos
	China	2.3.1.3.2	Panamá
	Estados Unidos		Argentina
	Kirguistán		Australia
	Ucrania		China (RAE de Hong Kong)
2.1.9.3	España		Emiratos Árabes Unidos
	Kirguistán		Nueva Zelandia
	Ucrania		Panamá
2.1.10	Alemania		Sudáfrica
	Argentina	2.3.1.4	Zambia
	Australia	2.3.1.4.1	Bulgaria
	Belarús	2.3.1.5	Nueva Zelandia
	Brasil	2.3.1.6	Swazilandia
	Colombia		Cuba
	Cuba		Estados Unidos
	Dinamarca	2.3.2	Estados Unidos
	España		Swazilandia
	Federación de Rusia		Zambia
	Finlandia	2.3.2.1	Argentina
	Irán (República Islámica del)		Francia
	Islandia		Malasia
	Israel		Nueva Zelandia
	Malta		Reino Unido
	Nueva Zelandia	2.4	Belarús
	Panamá		Federación de Rusia
	Perú		Kirguistán
	Reino Unido		Malta
	Sudáfrica	2.4.1	Ucrania
	Sudán		España
	Suecia		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas</i>
2.4.1.2	Argentina Bulgaria Panamá Swazilandia	2.5.1.6 2.6	Estados Unidos Australia Colombia Malta
2.4.1.3	Estados Unidos Venezuela	2.6.1.1	Bulgaria Panamá Swazilandia
2.4.1.3.1	Argentina Bulgaria	2.6.1.2.2	Estados Unidos Panamá Reino Unido
2.4.1.3.1.1	Australia España Panamá	2.6.1.3	Bulgaria Swazilandia
2.4.1.4	Bulgaria	2.6.1.3.1	Australia
2.4.1.6	Estados Unidos	2.6.1.3.2	Australia
2.4.2	Bulgaria Swazilandia Zambia	2.6.1.4 2.6.1.5.1	Swazilandia Australia Canadá Estados Unidos Francia
2.4.2.1	Argentina China	2.6.1.5.2	Australia
2.5	Belarús Federación de Rusia Kirguistán Malta Ucrania	2.7.1.1	Cuba Eslovaquia Irán (República Islámica del)
2.5.1	Belarús España	2.7.1.2	Panamá Bulgaria Francia Panamá Swazilandia
2.5.1.1	Federación de Rusia Kirguistán Ucrania	2.7.1.3	Panamá Swazilandia
2.5.1.2	Argentina Bulgaria Estados Unidos Panamá Swazilandia	2.7.1.3.1 2.7.1.3.2	Estados Unidos Argentina China Estados Unidos Francia
2.5.1.3	Perú	2.7.1.4	Nueva Zelandia Reino Unido Bulgaria
2.5.1.3.1	Argentina Colombia Zambia	2.7.1.4.1 2.7.1.4.1.1	Arabia Saudita Australia Estados Unidos Nueva Zelandia Swazilandia
2.5.1.3.1.1	Estados Unidos Panamá	2.7.1.5	Estados Unidos
2.5.1.3.2	Australia	2.7.1.6	Estados Unidos
2.5.1.4	Swazilandia	2.7.2	Estados Unidos Swazilandia Zambia
2.5.1.5	Swazilandia	2.7.2.1	España Francia Malasia
2.5.1.5.1	Arabia Saudita Australia Canadá India Nueva Zelandia		
2.5.1.5.1.1	Estados Unidos Nueva Zelandia Swazilandia		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas</i>
	Nueva Zelandia	2.10.1.1	Bulgaria
	Reino Unido		Panamá
2.8	Malta		Swazilandia
2.8.1	España	2.10.1.2.2	Australia
2.8.1.1	Irán (República Islámica del)		Estados Unidos
2.8.1.2	Argentina		Panamá
	Bulgaria		Reino Unido
	Panamá	2.10.1.3	Australia
	Swazilandia		Bulgaria
2.8.1.3	Argentina		Swazilandia
	Australia	2.10.1.4	Swazilandia
	Estados Unidos	2.10.1.5	Canadá
2.8.1.3.1.1	Australia	2.10.1.5.1	Australia
	China		Estados Unidos
	España		Francia
	Estados Unidos	2.10.1.5.2	Australia
	Francia	2.11	Argentina
	Nueva Zelandia		Francia
	Paraguay		Malta
2.8.1.4	Australia	2.11.1.1	Panamá
	Bulgaria		Swazilandia
2.8.1.4.1	China	2.11.1.2	Australia
	Nueva Zelandia		Cuba
2.8.1.5	Australia		España
2.8.1.6	Estados Unidos		Panamá
2.8.2	Bulgaria	2.12	Australia
	Swazilandia		Malta
	Zambia		Noruega
2.9	Colombia		Nueva Zelandia
	Malta	2.12.1	Reino Unido
2.9.1	España	2.12.1.1	Reino Unido
2.9.1.1	Irán (República Islámica del)	2.12.1.2	Argentina
2.9.1.2	Bulgaria		Bulgaria
	Panamá		Francia
	Swazilandia		Swazilandia
2.9.1.3.1	Argentina	2.12.1.2.1	China
2.9.1.3.1.1	Arabia Saudita	2.12.1.3	Argentina
	Australia		Panamá
	Francia	2.12.1.3.1	Swazilandia
2.9.1.4	Panamá	2.12.1.3.2	China
2.9.1.5	Swazilandia		Swazilandia
2.9.1.5.1	India	2.12.1.4	Swazilandia
	Nueva Zelandia	2.12.1.5	Arabia Saudita
2.9.1.5.1.1	Nueva Zelandia		Cuba
	Swazilandia		Estados Unidos
2.9.1.6	Estados Unidos	2.12.2.2	China
2.10	Australia	2.13	Australia
	Bahrein		Malta
	Malta		Noruega
	República Unida de Tanzania		Nueva Zelandia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas</i>
2.13.1.1	Argentina Panamá		Federación de Rusia Kirguistán
2.13.1.2	Argentina Bulgaria		Ucrania Zambia
2.13.1.2.1	China	3.3.1.5	Argentina Estados Unidos
2.13.1.3	Argentina Reino Unido	3.4	Argentina Belarús
2.13.1.3.1	Arabia Saudita Estados Unidos Francia Panamá		Federación de Rusia Kirguistán Ucrania
2.13.1.3.2	China		
2.13.1.3.3	China Arabia Saudita	Capítulo 4	Bélgica
2.13.1.5	Arabia Saudita	4.1	Cuba Emiratos Árabes Unidos
2.13.2.1	Argentina	4.1.1	Zambia
2.13.2.2	China	4.2	Argentina Estonia Francia Malta Tailandia
3.2	Dinamarca Emiratos Árabes Unidos Malta Noruega Nueva Zelania	4.2.1.1	Malasia Noruega Reino Unido Sudáfrica Suecia Suiza Tailandia
3.2.1	Cuba	4.2.1.2	Australia China Estados Unidos Reino Unido
3.2.1.1	Panamá	4.2.1.3	Arabia Saudita Reino Unido Suiza Tailandia
3.2.1.2	China	4.2.1.4	Reino Unido
3.2.1.3.1	Belarús Federación de Rusia Kirguistán Panamá Ucrania	4.2.1.5	Reino Unido
3.2.1.5	Estados Unidos	4.2.2	Reino Unido
3.3	Australia Colombia Noruega	4.2.2.2	Suiza
3.3.1.1	Arabia Saudita Argentina Panamá	4.2.2.3.1	Estados Unidos
3.3.1.2	Argentina Australia China Swazilandia	4.3	España India Noruega
3.3.1.2.1	Australia China Nueva Zelania	4.3.1	Alemania
3.3.1.3	Argentina Canadá Swazilandia	4.3.1.1	España Arabia Saudita
3.3.1.3.1	Argentina Belarús		Argentina Australia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas</i>
	China		España
	Panamá		Estonia
4.3.1.2	Argentina		Malasia
	Australia		Nueva Zelandia
	Estados Unidos		Panamá
	Panamá	4.6.1	Cuba
	Swazilandia	4.6.1.2	Argentina
4.3.1.3	Arabia Saudita	4.6.1.3	Argentina
	Australia	4.6.1.4	Panamá
	Estados Unidos		
4.3.1.4	Arabia Saudita	Capítulo 5	Suiza
	Argentina	5.1	Australia
	Cuba		Estados Unidos
	Emiratos Árabes Unidos	5.1.1	Dinamarca
	Estados Unidos		Emiratos Árabes Unidos
	Grecia		Nueva Zelandia
4.4.1.1	Colombia		Swazilandia
	España	5.1.3	Emiratos Árabes Unidos
	Grecia		Swazilandia
	Maldivas		
	Reino Unido		
4.4.2.1	Arabia Saudita	Capítulo 6	Swazilandia
	Australia		Zambia
	Grecia	6.1.1	Emiratos Árabes Unidos
	Swazilandia		Grecia
4.4.2.2	Australia		Panamá
4.4.2.2.1	Arabia Saudita		Reino Unido
	China	6.2.1	Cuba
	España		Emiratos Árabes Unidos
	Estados Unidos	6.2.2	Grecia
	Grecia	6.2.3	Sudáfrica
	Panamá	6.2.4	Sudáfrica
4.4.2.2.2	Estados Unidos		Suecia
	Nueva Zelandia	6.3	Estados Unidos
4.5	China (RAE de Hong Kong)	6.3.2.5	Australia
	Emiratos Árabes Unidos		Grecia
	España	6.3.2.5.1	Arabia Saudita
	Estonia		Estados Unidos
	India		Nueva Zelandia
	Malta		Panamá
	Noruega	6.3.2.8.1	Australia
	Nueva Zelandia	6.3.2.18	Australia
	Reino Unido	6.3.2.23	Australia
	Sudáfrica		Estados Unidos
4.5.1	Cuba		Suecia
4.5.1.1	Arabia Saudita	6.3.2.24	Estados Unidos
4.5.1.2	Arabia Saudita	6.3.2.27	Australia
4.5.1.3.2	Estados Unidos	6.3.3	Grecia
4.6	Argentina	6.3.3.3	Arabia Saudita
	Emiratos Árabes Unidos		Australia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas</i>
	Estados Unidos	6.4.3.3	Estados Unidos
	Panamá	6.4.3.3.1	Australia
6.3.3.4	Estados Unidos	6.4.3.4	Estados Unidos
6.3.4.1	Australia	6.5	Estados Unidos
	Estados Unidos	6.5.1	Grecia
	Nueva Zelandia	6.5.2.5	Australia
	Panamá	6.5.2.5.1	Estados Unidos
6.4	Estados Unidos		Suecia
6.4.1.2	Estados Unidos	6.5.2.8.1	Australia
6.4.2.5	Australia		Estados Unidos
	Panamá	6.5.2.23	Australia
6.4.2.5.1	Suecia	6.5.3.3	Australia
6.4.2.8.1	Australia		Estados Unidos
	Nueva Zelandia	6.5.3.4	Estados Unidos
6.4.2.16	Australia	6.5.4.1	Australia
6.4.2.22	Estados Unidos		Estados Unidos
	Suecia		Nueva Zelandia
6.4.2.23	Estados Unidos		

CAPÍTULO 2

- 2.1.10 El Reglamento alemán sobre las operaciones de aeronaves recomienda simplemente que los explotadores de aeronaves no empleen miembros de la tripulación que hayan cumplido los 60 años.

CAPÍTULO 4

- 4.3.1 Según los reglamentos alemanes, se otorgará al solicitante una licencia de controlador de tránsito aéreo, aunque no posea una habilitación de controlador, después de haber pasado satisfactoriamente las pruebas finales teóricas y prácticas. Esta licencia inicial de controlador permitirá al solicitante actuar como controlador de tránsito aéreo únicamente bajo supervisión y la licencia expirará 12 meses después si el solicitante no ha adquirido por lo menos una habilitación de controlador.
-

CAPÍTULO 1

1.2.5.2 Las personas que ejercen de piloto de transporte de línea aérea han de someterse a examen médico cada seis meses, independientemente de la edad o del tipo de aeronave.

Las personas que desempeñan sus funciones en las torres de control de tránsito aéreo deben someterse a examen médico cada 12 meses, independientemente de la edad.

1.2.5.2.1 Las personas que ejercen de piloto de transporte de línea aérea deben someterse a examen médico cada seis meses, independientemente de la edad o del tipo de aeronave.

CAPÍTULO 2

2.1.3.2 b) A los pilotos de transporte aéreo se les exige habilitación de tipo en helicópteros pequeños (5 700 kg o menos) y la habilitación de clase para todo tipo de certificado.

2.1.4.1 No se aplica a los copilotos.

2.1.4.1.1 No se aplica a los copilotos.

2.1.5.2. b) No se aplica a los copilotos.

2.1.9 Todo solicitante de certificado de piloto de transporte de línea aérea que tenga habilitación de avión puede acreditar al total de tiempo de vuelo exigido todas las horas de vuelo en que haya ejercido de copiloto en aviones que requieran más de un piloto según el manual de vuelo aprobado de la aeronave o el certificado de aeronavegabilidad. Las horas de vuelo en que haya ejercido de copiloto en un avión haciendo las funciones de piloto al mando, las puede acreditar como horas de vuelo exigidas para el certificado de piloto de transporte de línea aérea con habilitación de avión (si la aeronave o el reglamento requería un copiloto).

2.3.1.3.1 Si el solicitante ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción aprobado, se exigen 35 horas de vuelo.

2.5.1.5.1 No se exige que el solicitante demuestre su capacidad en aviones multimotores que requieran copiloto. La demostración de habilidad puede realizarse en un monomotor o en una pequeña aeronave multimotor con un solo piloto. El certificado puede expedirse para monomotor con habilitación de tierra o mar, según corresponda.

2.7.1.4.1 Quince horas han de ser de instrucción en helicóptero.

2.9.1.3.1.1 Doscientas horas en helicóptero, de las cuales 75 horas deben ser como piloto al mando.

2.12.1.5 Los solicitantes deben certificar que no tienen defectos conocidos que les impida pilotar un planeador. No se les exige certificado médico.

2.13.1.3.1 Diez horas en globo libre y seis en vuelo.

2.13.1.3.3 No existe tal requisito.

2.13.1.5 Los solicitantes deben certificar que no tienen defectos conocidos que les impida pilotar un globo libre. No se les exige certificado médico.

CAPÍTULO 3

3.3.1.1 Los mecánicos de a bordo deben tener 21 años de edad como mínimo.

CAPÍTULO 4

4.2.1.3 a) Experiencia. Nuestro reglamento sólo exige 30 meses de experiencia pertinente.

4.3.1.1 Para tener derecho a certificado de controlador de tránsito aéreo, la persona debe tener por lo menos 18 años de edad.

4.3.1.3 Todo solicitante de habilitación en una torre de control de tránsito aéreo debe haber desempeñado satisfactoriamente durante por lo menos seis meses, sin habilitación, las funciones de controlador de tránsito aéreo, o bien como controlador de tránsito aéreo con habilitación en otra torre de control diferente durante por lo menos seis meses antes de la fecha en que solicite la habilitación. Ahora bien, cuando el solicitante sea miembro de las Fuerzas Armadas de Arabia Saudita, reunirá estos requisitos si ha actuado satisfactoriamente de controlador de tránsito aéreo durante por lo menos seis meses.

4.3.1.4 Ninguna persona podrá actuar de controlador de tránsito aéreo de aeronaves civiles a menos que tenga un certificado médico de segunda clase.

4.4.2.1 b) 2) Seis meses.

4.4.2.2.1 b) 1) Seis meses.

3) Arabia Saudita no estipula que se realice un número mínimo de aproximaciones de precisión antes de recibir la habilitación.

c) Arabia Saudita no estipula que se realice un número mínimo de aproximaciones de precisión antes de recibir la habilitación.

4.5.1.1 El solicitante debe tener por lo menos 23 años de edad.

4.5.1.2 Arabia Saudita exige a los solicitantes que aprueben un examen escrito.

CAPÍTULO 6

6.3.2.5.1 A excepción de las funciones que requieren tener el certificado de piloto de transporte de línea aérea, no se exige la electrocardiografía. En cuanto a las funciones que requieren un certificado de piloto de transporte de línea aérea, los solicitantes que hayan cumplido los 35 años, pero no los 40, deberán someterse a un electrocardiograma en el primer examen que hagan después de cumplir los 35 años y una vez al año después de cumplir los 40 años.

6.3.3.3 A los solicitantes que necesiten emplear lentes correctores no se les exigirá que se sometan a examen para el defecto de refracción.

CAPÍTULO 1

1.2.5.2 Seis meses para la licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión, y para la licencia de piloto de transporte de línea aérea — helicóptero.

Doce meses para las licencias de piloto privado y comercial — aeróstato, y de controlador de tránsito aéreo.

Treinta y seis meses para las licencias de mecánico de mantenimiento de aeronave, despachante de aeronave y operador de estación aeronáutica.

CAPÍTULO 2

2.1.10 A partir de octubre de 1996, se implementó en el territorio de la República Argentina el “Programa de Evaluación Técnica Operativa Psicofisiológica de Tripulantes mayores de 60 años de edad, afectados a empresas de transporte aéreo”.

Dicho Programa permite que los pilotos/copilotos afectados al transporte aéreo comercial, continúen volando luego de cumplidos 60 años, bajo una estricta vigilancia operativa y psicofisiológica, pero restringidos a volar sólo dentro del territorio de la República Argentina y aeronaves de matrícula nacional.

A partir del mes de julio de 1997, se enmendó la anterior norma y se estableció que las restricciones impuestas a los pilotos/copilotos inscritos en aquel programa referidas a la operación de aeronaves de matrícula argentina sólo dentro del espacio aéreo nacional, podían realizarse excepciones si existen autorizaciones de los países de origen de las aeronaves o acuerdos bilaterales o de reciprocidad con otras administraciones aeronáuticas, que también tengan uno similar, hacia cuyos aeropuertos podrían volar estos pilotos, o sobrevolar sus espacios aéreos.

2.3.1.3.2 Diez horas de vuelo solo local.

2.3.2.1 A reserva del cumplimiento de los requisitos especificados en 1.2.5, 1.2.6 y 2.1, las atribuciones de los titulares de una licencia de piloto privado — avión deberían actuar, pero no por remuneración:

- a) Como piloto al mando de cualquier avión que no se explote por remuneración. Para transportar pasajeros en vuelo diurno deberán haber completado 25 horas como piloto a partir de la fecha en que obtuvieron la licencia y hayan sido sometidos a una inspección de vuelo de una duración de 30 minutos como mínimo con tres aterrizajes, por un instructor habilitado.
- b) Para realizar un vuelo nocturno local deberán haber aprobado un curso de instrucción reconocido para la habilitación de vuelo nocturno local, que comprende:
 - 1) 10 horas de instrucción en vuelo por instrumentos, o 5 horas de instrucción en vuelo por instrumentos (bajo capota) y 5 horas en adiestrador terrestre de vuelo por instrumentos; y
 - 2) 10 horas de vuelo nocturno local, de las cuales 5 horas deberán ser en doble comando y 5 horas en vuelo solo.

2.4.1.2 Se requiere haber aprobado el ciclo básico completo de estudios secundarios o equivalentes reconocidos por la autoridad competente y un curso de instrucción reconocida para piloto comercial — avión.

2.4.1.3.1 Aprobado un curso de instrucción reconocida para piloto comercial de avión, la experiencia exigida es la siguiente:

Como mínimo 200 horas de vuelo a partir de la fecha en que obtuvo la licencia de piloto privado — avión, que incluirán:

- 120 horas como piloto al mando de las cuales 80 horas deberán ser de travesía;
- 10 horas de vuelo por instrumentos (bajo capota), o 5 horas de vuelo por instrumentos (bajo capota) y 5 horas en adiestrador terrestre de vuelo por instrumentos;
- 10 horas de vuelo nocturno de las cuales 5 horas serán en doble comando y 5 horas en adiestrador terrestre de vuelo por instrumentos.

El resto, hasta totalizar las 200 horas especificadas, podrá haber sido como piloto al mando o como piloto en instrucción.

- 2.4.2.1
- a) Actuar en calidad de piloto al mando en vuelos comerciales en aeronaves de hasta 5 700 kg de peso máximo.
 - b) Actuar en calidad de copiloto en vuelos comerciales en aviones en que se exija copiloto o que el vuelo lo justifique, siempre que cuente con las habilitaciones correspondientes.
 - c) Actuar como piloto al mando en aviones de más de 5 700 kg de peso dedicado a vuelos que no sean de carácter comercial, siempre que posea la habilitación correspondiente a la aeronave que se trate.

2.5.1.2 Se requiere haber aprobado estudios secundarios completos o equivalentes reconocidos por la autoridad competente.

2.5.1.3.1 Se exigen como mínimo 1 500 horas de vuelo a partir de la fecha en que obtuvo la licencia de piloto privado — avión, según la siguiente discriminación:

- a) Como mínimo, 800 horas como piloto al mando, de las cuales:
 - 200 horas de travesía;
 - 100 horas de vuelo nocturno, que incluirán 25 horas de vuelo nocturno de travesía. Si se actuara como copiloto, estos valores deberán ser duplicados;
 - 25 horas de vuelo por instrumentos (condiciones IMC). Si se actuara como copiloto, este valor deberá ser duplicado.
- b) 65 horas de vuelo por instrumentos. Si se actuara como copiloto, este valor deberá ser duplicado.

El resto, hasta totalizar las 1 500 horas especificadas, podrán haber sido realizadas como copiloto o piloto en instrucción.

2.7.1.3.2 El solicitante deberá haber completado como mínimo 10 horas de instrucción en vuelo solo local.

2.8.1.2 Se requiere haber aprobado el ciclo básico completo de estudios secundarios o equivalentes, reconocidos por la autoridad competente y aprobado un curso de instrucción reconocida para piloto comercial — helicóptero.

2.8.1.3 La experiencia exigida es la siguiente:

- a) 60 horas como piloto al mando de helicóptero, de las cuales 10 horas serán de travesía;
- b) 10 horas de vuelo por instrumentos bajo capota, o 5 horas de vuelo por instrumentos bajo capota y 5 horas en adiestrador terrestre de vuelo por instrumentos;
- c) 3 horas de vuelo nocturno en doble comando con no menos de 10 despegues con ascenso a 200 metros de altura cada uno.

El resto hasta totalizar la experiencia exigida en a) podrá haber sido adquirida como piloto al mando o como piloto en instrucción.

2.9.1.3.1 Se exigen como mínimo 500 horas de vuelo en helicópteros, de las cuales:

- a) 300 horas como mínimo de piloto al mando de helicóptero;
- b) 100 horas de vuelo como piloto al mando de helicóptero en travesía que comprenderán como mínimo 15 horas de vuelo nocturno en travesía;
- c) 50 horas de vuelo por instrumentos en helicóptero, en condiciones reales o simuladas, de las cuales no menos de 20 horas podrán haber sido realizadas en adiestrador terrestre de helicóptero.

El resto, hasta totalizar las 500 horas, podrán haber sido realizadas como copiloto en una aeronave que lo requiera o como piloto en instrucción.

No operará como piloto al mando en tareas de transporte de carga externa, sin contar con la adaptación respectiva por un instructor de vuelo (helicóptero) habilitado, quien dejará constancia de su aptitud en el libro de vuelo del interesado.

2.11 Se otorga una licencia de instructor de vuelo con la habilitación o habilitaciones de categoría de aeronaves que corresponda (avión, helicóptero, planeador, aeróstato, etc.).

2.12.1.2 El solicitante deberá haber aprobado estudios primarios completos, como asimismo el curso de instrucción reconocida para piloto de planeador.

- 2.12.1.3
- a) El solicitante deberá haber completado como mínimo 12 horas en instrucción de las cuales 9 serán de doble comando y 3 en vuelo local.
 - b) Cuando el solicitante sea titular de una licencia de piloto de avión o giroplano, podrán reducirse las horas de doble comando de acuerdo con el grado de pericia y experiencia necesarios en cada caso.

2.13.1.1 El solicitante a la licencia de piloto privado de aeróstato deberá tener 17 años de edad.

2.13.1.2 El solicitante deberá haber aprobado estudios primarios completos, como asimismo el curso de instrucción reconocida para piloto de aeróstato.

- 2.13.1.3
- a) Si el curso se realiza en globo libre, 10 horas de vuelo como mínimo en no menos de 6 ascensiones, incluyendo:
 - 2 ascensos de 1 hora de duración como mínimo cada uno, si se trata de un globo libre sustentado a gas; o
 - 2 ascensos de 30 minutos de duración como mínimo, si se trata de un globo libre sustentado a aire caliente;
 - 1 ascenso bajo control a un 1 500 metros de altura sobre el terreno, si se utiliza un globo a gas; o
 - 1 ascenso bajo control a 1 000 metros de altura sobre el terreno si se utiliza un globo a aire caliente;
 - 1 ascenso en el que el solicitante haya sido el único ocupante del globo.
 - b) Si se realiza en dirigible, 50 horas de vuelo, incluyendo:
 - 5 horas como piloto al mando; y
 - 5 horas de navegación.

2.13.2.1 La licencia de piloto privado de aeróstato faculta a su titular para actuar en calidad de piloto al mando de aeróstato en la categoría y tipo de aeronave inscrita en su licencia. No está facultado para transportar pasajeros hasta tanto haya completado:

a) el titular de la habilitación de globo libre:

5 horas de vuelo, incluyendo no menos de 8 ascensiones, realizadas a partir de la fecha que obtuvo su licencia, y haya sido sometido a una inspección de vuelo por instructor debidamente habilitado, quien dejará constancia en el libro de vuelo del interesado;

b) el titular de la habilitación de dirigible:

15 horas de vuelo a partir de la fecha que obtuvo su licencia y haya sido sometido a una inspección de vuelo por un instructor debidamente habilitado, quien dejará constancia en el libro de vuelo del interesado.

El titular de la licencia de piloto privado de aeróstato no percibirá retribución alguna por sus servicios, para sí o para terceros.

CAPÍTULO 3

3.3.1.1 Ser mayor de edad.

3.3.1.2 Ser titular de la licencia de mecánico de mantenimiento de aeronave y haber aprobado el ciclo básico completo de estudios secundarios o equivalentes, reconocidos por la autoridad competente, o:

a) ser titular de la licencia de mecánico de mantenimiento de aeronave con habilitación Categoría “C”;

b) ser titular de la licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión; o

c) poseer título de técnico aeronáutico otorgado por instituciones oficiales reconocidas; o

d) poseer título de ingeniero aeronáutico; y

e) aprobar las exigencias establecidas en el curso de instrucción reconocida para mecánico de a bordo.

3.3.1.3 Haber completado la siguiente experiencia:

a) 100 horas de instrucción en vuelo en aeronave que requiera mecánico de a bordo, bajo la supervisión de un titular de una licencia de técnico mecánico de a bordo, o mecánico de a bordo; o

1) 50 horas de instrucción en las condiciones especificadas en a) y 50 horas simuladas para el tipo de aeronave que se trate; o

2) si es titular de la licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión, contar con no menos de 250 horas de vuelo como piloto al mando o 500 horas como copiloto en aeronaves que requieran mecánico de a bordo.

3.3.1.3.1 Se exigen como mínimo 50 horas de vuelo en instrucción en aeronaves que requieran mecánico de a bordo, bajo la supervisión de un titular de licencia de mecánico de a bordo.

3.3.1.5 Vigencia de la aptitud psicofisiológica: 1 año.

3.4 La autoridad aeronáutica argentina no otorga esta habilitación.

CAPÍTULO 4

- 4.2 Se otorga una licencia de mecánico de mantenimiento de aeronave luego de aprobar un curso de instrucción reconocida para mecánico de mantenimiento de aeronave de por lo menos 3 años de duración, y posteriormente se podrán obtener 3 categorías: “A”, “B”, y “C”, las cuales otorgan distintos alcances. Vigencia de la aptitud psicofisiológica: 3 años.
- 4.3.1.1 Ser mayor de edad.
- 4.3.1.2 Haber aprobado el ciclo básico completo de estudios secundarios o equivalentes reconocidos por la autoridad competente, así como también el correspondiente curso de instrucción reconocida para controlador de tránsito aéreo.
- 4.3.1.3 Vigencia de la aptitud psicofisiológica: 1 año.
- 4.6 En la República Argentina se extiende esta licencia.
- 4.6.1.2 Ser mayor de edad.
- 4.6.1.3 Haber aprobado estudios primarios completos y el curso de instrucción reconocida para operador de estación aeronáutica. Vigencia de la aptitud psicofisiológica: 3 años.
-

CAPÍTULO 1

- 1.2.4.2 Cuando se renueva un certificado médico y el examen se hace menos de 28 días antes de que el certificado caduque, el plazo de validez del nuevo certificado médico comienza en la fecha en que el certificado médico anterior caduque, y no el día en que se expida.
- 1.2.4.4.1 Se hacen salvedades en el caso de los examinadores médicos en zonas remotas.
- 1.2.5.1.1 Las habilitaciones de aeronave se anotan en el diario de navegación, y no existe la obligación de llevar el diario de navegación con las licencias. En consecuencia, le es imposible a cualquier otro Estado juzgar si la licencia es válida para un vuelo determinado.
- 1.2.5.2 El intervalo entre dos certificados de aptitud psicofísica es de 48 meses para la evaluación de Clase 2 cuando el titular tiene menos de 40 años.
- 1.2.5.2.1 El intervalo entre dos certificados de aptitud psicofísica es de 12 meses para la evaluación de Clase 1 cuando el titular tiene entre 40 y 60 años.
- 1.2.5.2.2* No se ha puesto en práctica.
- 1.2.6.1 Esta norma no se aplica a los mecánicos de mantenimiento de aeronaves.
- 1.2.7 Esta norma no se aplica a los mecánicos de mantenimiento de aeronaves.

CAPÍTULO 2

- 2.1.3.3 La clase y habilitación de tipo se anotan en el diario de navegación en lugar de en las licencias.
- 2.1.5.2 a) El compendio australiano de habilitación de tipo para aviones con pluralidad de tripulación no incluye los procedimientos relacionados con la incapacitación y coordinación de la tripulación, incluida la asignación de tareas propias del piloto; la cooperación de la tripulación y la utilización de listas de verificación.
- c) Al solicitante de habilitación de tipo en avión con pluralidad de tripulación no se le exige que demuestre, a nivel de la licencia de piloto de transporte de línea aérea, el grado de conocimientos determinado por la autoridad otorgadora de licencias de acuerdo con los requisitos ATPL.
- 2.1.10 No se pone en práctica el límite de edad para pilotos al mando de aeronaves dedicadas al servicio internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento.
- 2.2.2 Los pilotos alumnos pueden actuar como pilotos al mando (o sea, transportando pasajeros) bajo la supervisión de un instructor autorizado.
- 2.3.1.3.2 En el caso de la licencia PPL-A no se exige que la experiencia de vuelo se obtenga en un avión.
- 2.4.1.3.1.1 En el caso de la licencia CPL, el requisito de volar al mando se puede conseguir en una categoría de aeronave distinta a la de avión.
- 2.5.1.3.2 Australia cuenta como experiencia para la licencia de ATPL-A las horas de vuelo como mecánico de a bordo o navegante.

* Método recomendado

- 2.5.1.5.1 No se exige que el solicitante de licencia ATPL-A demuestre su capacidad como piloto al mando de aviones multimotores que requieran copiloto.
- 2.6 Australia otorga habilitaciones restringidas de vuelo por instrumentos a copilotos que no tienen más experiencia que la de la licencia que les respalda.
- 2.6.1.3.1 No existe el requisito que dispone el Anexo 1 de que por lo menos 10 horas de vuelo de travesía al mando se hagan en avión.
- 2.6.1.3.2 No existe el requisito que dispone el Anexo 1 de que por lo menos 10 horas de instrucción en vuelo por instrumentos se hagan en avión.
- 2.6.1.5.1 No existe el requisito de que los pilotos privados que persigan la habilitación de vuelo por instrumentos demuestren la agudeza auditiva que exige la aptitud psicofísica de Clase 1.
- 2.6.1.5.2* No se exige que los pilotos privados que persigan la habilitación de vuelo por instrumentos satisfagan los requisitos de aptitud psicofísica de Clase 1.
- 2.7.1.4.1.1* Los solicitantes de licencia PPL-H no están obligados a recibir instrucción de vuelo por instrumentos con doble mando.
- 2.8.1.3 La experiencia mínima es de 125 horas en lugar de las 150 horas que exige el Anexo 1.
- 2.8.1.3.1.1 El reglamento australiano no exige 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos con doble mando.
- 2.8.1.4 El reglamento australiano no requiere la instrucción y el ensayo en vuelo de maniobras de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo.
- 2.8.1.5 El reglamento australiano no requiere la instrucción y el ensayo en vuelo de maniobras de vuelo y restablecimiento de la línea de vuelo a partir de actitudes desacostumbradas por referencia solamente a los instrumentos básicos de vuelo.
- 2.9.1.3.1.1 El reglamento australiano no exige experiencia aeronáutica de vuelo por instrumentos y de vuelo nocturno.
- 2.10 Australia otorga habilitaciones restringidas de vuelo por instrumentos a copilotos que no tienen más experiencia que la de la licencia que les respalda.
- 2.10.1.2.2 a) No existe el requisito que dispone el Anexo 1 de que por lo menos 10 horas de vuelo de travesía al mando se hagan en helicóptero.
- 2.10.1.3 No existe el requisito que dispone el Anexo 1 de que las 10 horas de instrucción en vuelo por instrumentos se hagan en helicóptero.
- 2.10.1.5.1 No existe el requisito de que los pilotos privados que persigan la habilitación de vuelo por instrumentos demuestren la agudeza auditiva que exige la aptitud psicofísica de Clase 1.
- 2.10.1.5.2* No se exige que los pilotos privados que persigan la habilitación de vuelo por instrumentos satisfagan los requisitos de la aptitud psicofísica de Clase 1.

* Método recomendado

- 2.11.1.2 La reglamentación australiana exige que todo solicitante de habilitación de instructor sea titular de una CPL. No obstante, la CPL-H australiana no exige tener experiencia en vuelos por instrumentos y no satisface la Norma 2.11.1.2.
- 2.12 Los pilotos de planeadores no necesitan licencia.
- 2.13 Los pilotos particulares de globo libre no necesitan licencia. A los pilotos comerciales se les expide una licencia que satisface los requisitos de la OACI.

CAPÍTULO 3

- 3.3 Australia otorga licencias restringidas de mecánico de a bordo que no reúnen los requisitos del Anexo 1 respecto a conocimientos y experiencia.
- 3.3.1.2 No se exige el conocimiento en performance y planificación de los vuelos, actuación y limitaciones humanas y procedimientos operacionales.
- 3.3.1.2.1* No se ha puesto en práctica.

CAPÍTULO 4

- 4.2.1.2 No se exige el conocimiento de actuación y limitaciones humanas.
- 4.3.1.1 La edad mínima es 18 años.
- 4.3.1.2,
4.3.1.3,
4.4.2.1 y
4.4.2.2 No existen requisitos reglamentarios que rijan el grado de experiencia y conocimientos, pero en la práctica se actúa de conformidad con los requisitos de la OACI.

CAPÍTULO 5

- 5.1 Existen las diferencias siguientes respecto a las especificaciones físicas de las licencias del personal:

Tripulación de vuelo:

- a) el apartado I) hace referencia a CASA en lugar de Australia;
- b) el título de las licencias [II]) no está en negrilla muy gruesa; y
- c) la fecha de nacimiento [IVa)], la dirección [V)], la nacionalidad [VI)] y las habilitaciones [XII)] no se incluyen en la licencia.

Mecánicos de mantenimiento de aeronaves:

- a) el apartado I) hace referencia a CASA en lugar de Australia;
- b) el título de la licencia [II]) no está en negrilla muy gruesa;

* Método recomendado

- c) la fecha de nacimiento [IVa)] no se incluye en la licencia; y
- d) no se sigue la clasificación por colores de 5.1.3.

CAPÍTULO 6

- 6.3.2.5 Cada caso se trata individualmente. Hay varias condiciones cardiovasculares, tales como el haber sufrido infarto del miocardio, que no descalifican automáticamente de por sí.
- 6.3.2.8.1* No se requiere radiografía periódica del tórax.
- 6.3.2.18 El cuestionario médico y el formulario del examen no mencionan específicamente las enfermedades de la sangre ni del sistema inmune aparte del VIH.
- 6.3.2.23 No se aplica.
- 6.3.2.27 Los defectos de articulación del lenguaje no descalifican de por sí, pero deben comunicarse.
- 6.3.3.3 a) Las correcciones que excedan de ± 3 dioptrías no descalifican de por sí.
- 6.3.4.1 Cada cinco años se exige un audiómetro independientemente de la edad.
- 6.4.2.5 Cada caso se trata individualmente. Hay varias condiciones cardiovasculares, tales como el haber sufrido infarto del miocardio, que no descalifican automáticamente de por sí.
- 6.4.2.8.1* Ninguna clase de certificado médico requiere radiografías periódicas del tórax.
- 6.4.2.16 El cuestionario médico y el formulario del examen no mencionan específicamente las enfermedades de la sangre ni del sistema inmune aparte del VIH.
- 6.4.3.3.1* Las correcciones que excedan de ± 5 dioptrías no descalifican de por sí.
- 6.5.2.5 Cada caso se trata individualmente. Hay varias condiciones cardiovasculares, tales como el haber sufrido infarto del miocardio, que no descalifican automáticamente de por sí.
- 6.5.2.8.1* Ninguna clase de certificado médico requiere radiografías periódicas del tórax.
- 6.5.2.23 Los defectos de articulación del lenguaje no descalifican de por sí, pero deben comunicarse.
- 6.5.3.3 Las correcciones que excedan de ± 3 dioptrías no descalifican de por sí.
- 6.5.4.1 Cada cinco años se exige un audiómetro independientemente de la edad.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.10 Cuando se le solicite, el Estado de Bahrein aceptará los servicios aéreos internacionales/operaciones comerciales de pilotos de otros Estados contratantes que tengan más de 60 años hasta la edad estipulada por sus respectivos Estados de matrícula, que habrán presentado ante la OACI una diferencia respecto a la edad hasta un máximo de 65 años, y a condición de que el otro piloto tenga menos de 60 años.
-

CAPÍTULO 1

1.2, Nota 2 En la República de Belarús, a los especialistas de aviación civil se les expide, según el grado de instrucción teórica y de aptitudes y experiencia práctica, licencias con el grado que les corresponde:

- pilotos (Grados 3, 2 y 1);
- navegantes (Grados 3, 2 y 1);
- mecánicos de a bordo (Grados 3, 2 y 1);
- operadores de estación aeronáutica (Grados 3, 2 y 1);
- controladores de tránsito (Grados 3, 2 y 1);
- mecánicos (técnicos) (Grados 3, 2 y 1).

El Grado 1 es el más alto.

Además, se expiden licencias a los auxiliares de a bordo, operadores de a bordo e instructores en el servicio de paracaídas.

La licencia de piloto (Grado 1) se expide a los pilotos de Grado 2 siempre y cuando satisfagan los requisitos establecidos y se hayan comprobado sus conocimientos y aptitudes profesionales.

1.2.5.2.1 El intervalo de 12 meses no se reduce en el caso de los pilotos de más de 40 años de edad.

CAPÍTULO 2

2.1.9 Cuando se otorgan licencias o se concede un grado más alto a los pilotos, se tiene en cuenta la experiencia de vuelo siguiente:

- el total de horas de vuelo sin accidentes, independientemente de la capacidad en que el piloto haya actuado (piloto al mando o copiloto);
- el total de horas de vuelo solo como piloto al mando;
- las horas de vuelo solo como piloto al mando por la noche.

2.1.10 El límite de edad no restringe al titular de licencia cuando actúe de piloto al mando o de copiloto.

2.4 Esto corresponde a la licencia de piloto de Grado 3 que se otorga al acabar la escuela aeronáutica. Los requisitos respecto a la edad, los conocimientos, la experiencia y aptitudes no son inferiores a los establecidos para la licencia de piloto comercial. En la licencia se anota el grado de la misma y el tipo y clase de aeronave.

2.5 Esto corresponde a la clasificación de piloto de Grado 2. En la licencia de piloto se anota el grado otorgado (Grado 2) y el tipo y clase de aeronave. En cuanto a la licencia de Grado 1, los requisitos respecto a experiencia exceden los que hay establecidos para expedir la licencia de piloto de transporte de línea aérea.

2.5.1 La edad mínima es 18 años.

CAPÍTULO 3

3.2.1.3.1 Al haber completado en un establecimiento docente el programa aprobado de instrucción como navegante, el solicitante recibe la licencia de navegante.

- 3.3.1.3.1 Después de haber completado el programa aprobado de instrucción en mecánico de a bordo, el solicitante recibe la licencia de mecánico de a bordo.

 - 3.4 Se toman medidas para expedir la licencia de operador radiotelefonista. Los requisitos para otorgar la licencia corresponden a los del 3.3 del Anexo 1. La licencia de operador radiotelefonista de a bordo no se expide.
-

CAPÍTULO 4 En Bélgica no se otorgan las licencias enumeradas en este capítulo.

CAPÍTULO 1

1.2.4.4 No se ha puesto en práctica.



CAPÍTULO 1

1.2.2.2* No se ha puesto en práctica.

1.2.4.4.2* No se ha puesto en práctica.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

2.1.10 Ningún piloto actuará de piloto al mando de una aeronave dedicada al servicio aéreo internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular, por remuneración o arrendamiento cuando el titular haya cumplido los 60 años, a excepción de los vuelos a otros Estados contratantes que no restrinjan tampoco los privilegios de los pilotos que hayan cumplido los 60 años.

Los pilotos podrán actuar de copilotos en aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional por remuneración o arrendamiento, cuando los titulares de la licencia hayan cumplido los 60 años.

Observaciones: El reglamento nacional del Brasil no restringe, en el caso de los servicios aéreos nacionales, los privilegios de los pilotos que han cumplido los 60 años.

CAPÍTULO 2

- 2.1.5.2 c) No se cumple el requisito de que el titular de una licencia CPL tenga que demostrar los conocimientos de ATPL para obtener la habilitación de tipo en aviones con pluralidad de tripulación.
- 2.1.6 No se ha puesto en práctica la utilización de entrenadores sintéticos de vuelo para demostrar la pericia.
- 2.1.9.2 En la práctica no se ha puesto límite a las horas de vuelo que el copiloto puede acreditarse para obtener un grado de licencia superior.
- 2.3.1.2 g) No se cumplen los requisitos respecto a los conocimientos sobre actuación y limitaciones humanas.
- 2.3.1.4 No se cumplen los requisitos en cuanto a instrucción de vuelo.
- 2.4.1.2 i) No se cumplen los requisitos respecto a los conocimientos sobre actuación y limitaciones humanas.
- 2.4.1.3.1 Ordenanza #5, 2.8.1.4: La experiencia estipulada en la Ordenanza para la CPL (150/100 horas) es menos que la del Anexo 1 (200/150 horas).
- 2.4.1.4 No se cumplen los requisitos en cuanto a instrucción de vuelo.
- 2.4.2 Ordenanza #5, 2.8.2 y 2.11.2: La línea que separa los privilegios de la CPL de los de la ATPL se basa todavía en la masa máxima de despegue de 5 700 kg en lugar de las cuestiones de tripulación que se consignan en la edición actual del Anexo 1.
- 2.5.1.2 k)
2.6.1.1 f) No se cumplen los requisitos respecto a los conocimientos sobre actuación y limitaciones humanas.
- 2.6.1.3 No se cumplen los requisitos en cuanto a instrucción de vuelo.
- 2.7.1.2 g) No se cumplen los requisitos respecto a los conocimientos sobre actuación y limitaciones humanas.
- 2.7.1.4 No se cumplen los requisitos en cuanto a instrucción de vuelo.
- 2.8.1.2 i) No se cumplen los requisitos respecto a los conocimientos sobre actuación y limitaciones humanas.
- 2.8.1.4 No se cumplen los requisitos en cuanto a instrucción de vuelo.
- 2.8.2 Ordenanza #5, 2.8.2 y 2.11.2: La línea que separa los privilegios de la CPL de los de la ATPL se basa todavía en la masa máxima de despegue de 5 700 kg en lugar de las cuestiones de tripulación que se consignan en la edición actual del Anexo 1.
- 2.9.1.2 k)
2.10.1.1 f) No se cumplen los requisitos respecto a los conocimientos sobre actuación y limitaciones humanas.
- 2.10.1.3 No se cumplen los requisitos en cuanto a instrucción de vuelo.
- 2.12.1.2 g)
2.13.1.2 h) No se cumplen los requisitos respecto a los conocimientos sobre actuación y limitaciones humanas.

CAPÍTULO 2

- 2.5.1.5.1 El Canadá no exige el uso de aeronaves con pluralidad de tripulación para demostrar las habilidades y expedir la licencia de piloto de transporte de línea aérea.
- 2.6.1.5.1 Los titulares de habilitaciones de vuelo por instrumentos no necesitan una evaluación médica de Clase 1.
- 2.10.1.5 Los titulares de habilitaciones de vuelo por instrumentos no necesitan una evaluación médica de Clase 1.

CAPÍTULO 3

- 3.3.1.3 El Canadá acredita a los mecánicos de mantenimiento de aeronaves 50 horas de experiencia para la licencia de mecánico de a bordo.
-

CAPÍTULO 1

- 1.2.5.2.2* No existe una disposición afín para la licencia de piloto. Todos los titulares de licencia de controlador de tránsito aéreo tienen un intervalo uniforme de 24 meses para el examen médico.

CAPÍTULO 2

- 2.1.9.2 Al titular se le acredita a cuenta del tiempo total de vuelo exigido para una licencia de piloto de grado superior, todo el tiempo que haya actuado de copiloto.
- 2.4.2.1 No existe una disposición afín respecto al privilegio del titular de una licencia de piloto comercial — avión para actuar como piloto al mando en cualquier avión de transporte aéreo comercial certificado para operaciones con un solo piloto.
- 2.7.1.3.2 El tiempo de vuelo de travesía solo que se requiere es de tres horas.
- 2.8.1.3.1.1 c) No existe una disposición afín que obligue al solicitante a realizar en helicópteros las 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de cinco habrán sido en un entrenador en tierra.
- 2.8.1.4.1 g) No existe disposición afín que obligue al solicitante de una licencia de piloto comercial — helicóptero a tener experiencia en vuelo estacionario sin efecto de suelo: operaciones con carga externa.
- 2.12.1.2.1* No existe ninguna disposición que obligue al solicitante a demostrar un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la licencia de piloto de planeador confiere a su titular, en lo que respecta a los procedimientos y fraseología radiotelefónicos correspondientes a los vuelos VHF y a las medidas que deben adoptarse en caso de fallo en las comunicaciones.
- 2.12.1.3.2 No existe ninguna disposición que obligue al solicitante a adquirir, bajo la supervisión apropiada, experiencia con planeadores en los siguientes aspectos:
- c) las operaciones en circuitos de tránsito, las precauciones y procedimientos en materia de prevención de colisiones;
 - d) el control del planeador por referencia visual externa;
 - h) vuelos de travesía por referencia visual y a estima.
- 2.12.2.2* No hay ninguna disposición que obligue al titular de una licencia de piloto de planeador a acumular un mínimo de 10 horas de vuelo como piloto de planeadores para poder transportar pasajeros.
- 2.13.1.2.1* No hay ninguna disposición que obligue al solicitante a demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de piloto de globo libre confiere a su titular, en lo que respecta a los procedimientos y fraseología radiotelefónicos correspondientes a los vuelos VFR y a las medidas que deben adoptarse en el caso de que fallen las comunicaciones.
- 2.13.1.3.2. f) No hay ninguna disposición que obligue al solicitante a adquirir, bajo supervisión apropiada, experiencia operacional con globo libre en vuelo de travesía por referencia visual y a estima.

* Método recomendado

- 2.13.1.3.3 No hay ninguna disposición respecto al ejercicio de las atribuciones de la licencia por la noche; el solicitante habrá adquirido, bajo la supervisión debida, experiencia práctica en el vuelo de globos libres por la noche.
- 2.13.2.2

CAPÍTULO 3

- 3.2.1.2 No hay ninguna disposición que obligue al solicitante a demostrar un nivel de conocimientos apropiado a las atribuciones que la licencia de navegante confiere a su titular, en los temas siguientes:

Performance y planificación de vuelo

- b) la influencia de la distribución de la carga y de la masa en la performance de la aeronave;

Principios de vuelo

- o) los principios de vuelo;

Radiotelefonía

- p) los procedimientos y fraseología radiotelefónicos.

- 3.3.1.2 No hay ninguna disposición que obligue al solicitante a demostrar un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la licencia de navegante confiere a su titular, en el tema siguiente:

Radiotelefonía

- t) los procedimientos y fraseología radiotelefónicos

- 3.3.1.2.1 a)* No hay ninguna disposición que obligue al solicitante a demostrar un nivel de conocimientos apropiados a las atribuciones que la licencia de mecánico de a bordo confiere a su titular, en los temas siguientes: principios de navegación; principios y funcionamiento de los sistemas autónomos.

CAPÍTULO 4

- 4.2.1.2 No hay ninguna disposición que obligue al solicitante a demostrar un nivel de conocimientos que corresponda a las atribuciones que hayan de concederse y a las responsabilidades del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves en los temas siguientes:

Actuación y limitaciones humanas

- e) actuación y limitaciones humanas correspondientes a las obligaciones del titular de una licencia de mantenimiento de aeronaves.

- 4.3.1.1 La edad exigida a los solicitantes de licencia de controlador de tránsito aéreo es 20 años.

- 4.4.2.2.1 c) No hay una disposición al respecto porque no se emplean todavía las aproximaciones de precisión.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.3.1.3.2 Debido a las dificultades geográficas no se puede completar una travesía solo de un mínimo de 270 km (150 NM) durante la cual se efectúen aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes. En ese caso, al expedir la licencia por primera vez irá estampada con lo siguiente: “El titular no ha satisfecho los requisitos de experiencia en travesía solo que se especifica en el párrafo 2.3.1.3.2 del Anexo 1 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional”.

CAPÍTULO 4

- 4.5 No se expiden licencias de encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo.

CAPÍTULO 2

2.1.10 Las licencias de piloto tendrán límites máximos de edad conforme a lo siguiente:

- a) ningún piloto podrá actuar como piloto de transporte de línea aérea cuando haya cumplido los 60 años de edad;
- b) ningún piloto comercial con habilitación tipo podrá actuar como comandante cuando haya cumplido 60 años de edad; y
- c) el piloto comercial de avión con habilitación de clase estará limitado a una edad máxima de 65 años.

Las demás licencias no tendrán restricciones de edad máxima y estarán vigentes mientras lo estén el certificado médico y el respectivo chequeo de vuelo cuando sean exigibles.

En los casos en que se establezcan límites máximos de edad para ejercer los privilegios de una licencia, dichos privilegios serán modificados o cancelados según sea pertinente, cuando dicho titular llegue a la edad señalada.

2.5.1.3.1 El solicitante habrá realizado en avión como mínimo:

- a) 100 horas de vuelo como piloto al mando;
- b) 75 horas de vuelo nocturno por instrumentos;
- c) 100 horas de vuelo nocturno.

2.6 Dado que, conforme a los reglamentos aeronáuticos de Colombia, todo piloto de avión recibe entrenamiento teórico y práctico y demás requisitos propios de una habilitación de vuelo por instrumentos, el titular de una licencia de piloto — avión (privado, comercial o de línea aérea), podrá ejercer sus atribuciones tanto en vuelo visual (VFR) como en vuelo por instrumentos (IFR) y, en consecuencia, la correspondiente habilitación se incorporará en tales licencias.

2.9 En Colombia no hay pilotos de línea aérea para helicópteros y, en consecuencia, no se expide dicha licencia.

CAPÍTULO 3

3.3 En Colombia a la “Licencia de mecánico de a bordo” se le denomina “Licencia de ingeniero de vuelo”.

En Colombia, el capítulo correspondiente a otros tripulantes que no sean pilotos, incluye además de las licencias de navegante e ingeniero de vuelo, la de auxiliar de servicios a bordo.

CAPÍTULO 4

4.4.1.1 El aspirante a una licencia de controlador de tránsito aéreo, deberá tener una edad mínima de 18 años.

CAPÍTULO 1

- 1.2, Nota 2 Cuba no otorga licencia de radioperador de a bordo. Además, Cuba otorga licencia de:
- auxiliar de a bordo;
 - meteorólogo Clase I;
 - meteorólogo Clase III.
- 1.2.5.2 Cuba establece examen psicofísico cada 12 meses para:
- controladores de tránsito aéreo;
 - auxiliares de a bordo;
 - meteorólogo Clase I;
 - meteorólogo Clase III;
 - operador de estación aeronáutica;
 - encargado de operaciones de vuelo.
- 1.2.5.2.1 Cuba establece para los pilotos comerciales de avión y helicóptero, mecánicos de a bordo y navegantes que, una vez que cumplan los 40 años, el intervalo de 12 meses del chequeo psicofísico se reduzca a 6 meses.
- 1.2.5.2.2* Cuba establece para los pilotos privados de avión y helicóptero, piloto planeador y piloto de globo libre que, una vez que cumplan los 40 años, el intervalo de 24 meses del chequeo psicofísico se reduzca a 12 meses.
- 1.2.5.2.3 Se puede aplazar el reconocimiento psicofísico por un período limitado hasta:
- 3 meses para los no miembros de la tripulación;
 - 2 meses para auxiliares de a bordo; y
 - 1 mes para todas las categorías de pilotos.

CAPÍTULO 2

- 2.1.10 Cuba restringe el otorgamiento de licencias cuando hayan cumplido los 60 años, a todas las categorías de pilotos excepto pilotos privados, así como los mecánicos de a bordo y navegantes.
- 2.2.3 Se exige la Clase 1 médica vigente.
- 2.3.1.6 Se exige la Clase 1 médica vigente.
- 2.7.1.1 El solicitante debe tener como mínimo 18 años de edad.
- 2.11.1.2 El solicitante debe tener 300 horas de vuelo como piloto al mando en el tipo de aeronaves en que ha de dar instrucción
- 2.12.1.5 Se exige la Clase 1 médica vigente.

CAPÍTULO 3

- 3.2.1 El solicitante debe tener como mínimo 21 años de edad.

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

- 4.1 En Cuba no se otorga la habilitación completa para aeronaves. Se establece para los técnicos de mantenimiento de aeronaves la aptitud psicofísica Clase 3.
- 4.3.1.4 Se establece la aptitud psicofísica Clase 1.
- 4.5.1 Se establece la aptitud psicofísica Clase 3.
- 4.6.1 Se establece la aptitud psicofísica Clase 3, para los portadores de licencia de meteorólogo.

CAPÍTULO 6

- 6.2.1 En Cuba, a los aspirantes de licencia aeronáutica se les exige la aptitud psicofísica antropométrica siguiente:
- Talla en bipedestación comprendida entre 164 y 190 cm para hombres y entre 160 y 184 cm para las mujeres, excepto ATC y Clase 3.
 - No padecer de obesidad en ningún grado. El peso será proporcional a la talla y se permite un peso máximo o mínimo de un 5% del peso teórico ideal.
-

CAPÍTULO 1

- 1.2.5.2 Las disposiciones danesas estipulan que los intervalos para presentar informes sobre aptitud psicofísica serán de cinco años hasta llegar a la edad de 30 años.

CAPÍTULO 2

- 2.1.10 Las disposiciones danesas estipulan lo siguiente:
- a) Edad 60-64. El titular de una licencia de piloto que haya cumplido los 60 años no actuará de piloto en ninguna aeronave dedicada a las operaciones de transporte aéreo comercial, salvo:
 - 1) como miembro de una tripulación con pluralidad de pilotos, y a condición de que
 - 2) dicho titular sea el único piloto en la tripulación de vuelo que haya cumplido los 60 años.
 - b) Edad 65. El titular de una licencia de piloto que haya cumplido los 65 años no actuará de piloto de ninguna aeronave dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial.

CAPÍTULO 3

- 3.2 No se expiden.

CAPÍTULO 5

- 5.1.1 En las licencias expedidas después del 1 de julio de 1999, la dirección que figura en el apartado en número romano V es la de la Administración de Aviación Civil — Dinamarca, donde se mantendrá un registro actualizado de las direcciones particulares de los titulares de licencias.
-

CAPÍTULO 1

- 1.2, Nota 2 a) No se expiden licencias de piloto de planeador, de globo libre o de navegante.
- b) No se expiden licencias de encargado de operaciones de vuelo ni de operador de estación aeronáutica.
- 1.2.4.1 Las evaluaciones médicas no se ajustan a las disposiciones del Capítulo 6.
- 1.2.5.2 18 meses en el caso de los titulares de licencia de controlador de tránsito aéreo cuando no han cumplido los 40 años de edad, y 12 meses cuando han cumplido los 40 años.

CAPÍTULO 2

- 2.1.1.1 No se expiden licencias de planeador ni de globo libre.
- 2.1.3.1.1* No se establecen habilitaciones de clase de helicópteros.
- 2.3.1.3.1 El solicitante habrá completado no menos de 50 horas de vuelo como piloto de aviones.
- 2.3.1.3.2 El solicitante habrá completado no menos de 20 horas de vuelo solo en aviones bajo la supervisión de un instructor de vuelo autorizado, incluyendo ocho horas de vuelo de travesía solo.

CAPÍTULO 3

- 3.2 No se expiden licencias de navegante.

CAPÍTULO 4

- 4.1 Se expide licencia de auxiliar de a bordo donde se especifica la edad, conocimientos, experiencia, aptitud psicofísica de Clase 3 y el grado de pericia.
- 4.3.1.4 El solicitante será titular de una evaluación médica de Clase 2 vigente.
- 4.5 No se expiden licencias de encargado de operaciones de vuelo o de despachador de vuelo.
- 4.6 No se expiden licencias de operador de estación aeronáutica.

CAPÍTULO 5

- 5.1.1 En las licencias no aparecen:
- V) la dirección del titular; ni
VII) la firma del titular.
- 5.1.3 Las licencias de piloto son de color amarillo metálico y del tamaño de una tarjeta de crédito.

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.1.1 a) La evaluación médica Clase 1 se aplica a los solicitantes y titulares de licencia de piloto de transporte de línea aérea.
- b) La evaluación médica de Clase 2 se aplica a los solicitantes y titulares de:
- licencias de piloto comercial;
 - licencias de mecánico de a bordo; y
 - licencias de controlador de tránsito aéreo.
- c) La evaluación médica de Clase 3 se aplica a los solicitantes y titulares de:
- licencias de pilotos alumnos;
 - licencias de pilotos privados; y
 - licencias de auxiliares de a bordo.
- 6.2.1 Todo solicitante de cualquier clase de licencia ha de someterse a un examen de estupefacientes.
-

CAPÍTULO 2

- 2.3.1.1 El solicitante tendrá no menos de 18 años de edad.
 - 2.7.1.1
-

CAPÍTULO 1 Las licencias de piloto comercial de primera clase y de radioperador de a bordo permanecen en vigor en España en las mismas condiciones y con las mismas atribuciones establecidas antes de su eliminación en el Anexo 1.

Existe un sistema de otorgamiento de licencias para técnicos de mantenimiento de aeronaves basado en pruebas de evaluación y experiencia del candidato, manteniéndose en paralelo un sistema de autorizaciones al personal de mantenimiento en base a estar integrado en una organización de mantenimiento aprobada.

1.2.5 Para el mantenimiento en vigor de las licencias, es necesario acreditar un mínimo de experiencia realizada en los últimos 12 ó 24 meses.

Para el mantenimiento en vigor de la habilitación IFR de avión y helicóptero es necesario acreditar cuatro horas de vuelo IFR en los últimos 12 meses.

1.2.5.2.1 Cuando el titular de una licencia de mecánico de a bordo haya cumplido los 40 años, el intervalo de 12 meses especificado en 1.2.5.2 se reducirá a seis meses.

1.2.5.2.2* Cuando el titular haya cumplido los 40 años, el intervalo de 24 meses especificado para las licencias de piloto privado, de piloto de planeador y de piloto de globo libre, se reducirá a 12 meses, y el intervalo de 12 meses especificado para las licencias de piloto comercial se reducirá a seis meses.

1.2.5.2.3 España no contempla circunstancias en que puede aplazarse el reconocimiento médico.

CAPÍTULO 2

2.1.3.2 España exige habilitación de tipo, para pilotos privados, en aeronaves de más de 1 500 kg de peso máximo al despegue.

2.1.5.2 España establece requisitos adicionales para la obtención de la primera habilitación de tipo.

2.1.8.1 c) No se contempla la autorización específica para impartir instrucción de vuelo otorgada por el Estado contratante que expidió la licencia.

2.1.9.3 No se contempla este apartado. En cambio, se establece que el tiempo de vuelo como copiloto en líneas de transporte aéreo comercial se computará al 75% de su valor, excepto el realizado como capacitación en línea que lo será al 50%, y cuando se autorice una tripulación reforzada con dos copilotos en que se computará al 25%.

2.1.10 Los titulares de las licencias que hayan cumplido 60 años no podrán actuar como copiloto en servicios de transporte aéreo comercial.

2.2.1 Los alumnos pilotos para la obtención de la tarjeta correspondiente deberán acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) estar inscritos en un centro de formación aeronáutica autorizado para impartir la instrucción correspondiente;
- b) poseer una evaluación médica de la clase correspondiente al título que desean obtener.

* Método recomendado

- 2.4.1 Se exigen además requisitos académicos.
- 2.4.1.3.1.1 d) Para que las atribuciones de la licencia de piloto comercial — avión puedan ejercerse de noche, cinco horas de vuelo nocturno, comprendidos cinco despegues y cinco aterrizajes como **piloto al mando**.
- 2.5.1 Se exigen además requisitos académicos.
- 2.7.2.1 Las atribuciones del titular de una licencia de piloto privado — helicóptero son actuar como piloto al mando o como copiloto en cualquier helicóptero que realice vuelos no remunerados.
- 2.8.1 Se exigen además requisitos académicos.
- 2.8.1.3.1.1 d) Para que las atribuciones de la licencia de piloto comercial — helicóptero puedan ejercerse de noche, cinco horas de vuelo nocturno, comprendidos cinco despegues y cinco aterrizajes como **piloto al mando**.
- 2.9.1 Se exigen además requisitos académicos.
- 2.11.1.2 Se exige haber realizado un mínimo de 200 horas como piloto al mando de una aeronave de la clase o categoría de aeronave y en las condiciones de vuelo en que se vaya a instruir.

CAPÍTULO 4

- 4.3 Está en preparación la implantación de la licencia de controlador de tránsito aéreo.
- 4.3.1 Además de los requisitos constantes en este párrafo, en España se requiere que los aspirantes a una licencia de CTA estén en posesión de un título universitario oficial de *diplomado* o *licenciado*, o haber superado el primer ciclo completo de una carrera universitaria de grado superior.
- También como requisito se exige que los aspirantes demuestren un conocimiento fluido de los idiomas castellano e inglés, hablados y escritos, sin que en la expresión oral se observe dificultad que pueda afectar negativamente a las radiocomunicaciones.
- 4.4.1.1 En España no existe la habilitación de control radar de precisión para la aproximación.
- 4.4.2.2.1 b) 3) Cuando esta experiencia se combine con la requerida para la obtención de una licencia, en cualquier caso, se requieren prácticas supervisadas por un período mínimo de tres meses.
- 4.5 En España no se otorgan licencias de encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo.
- 4.6 La licencia de operador de estación aeronáutica no se implantará en España.
-

CAPÍTULO 1

- 1.2.5.2 El intervalo entre dos informes de aptitud psicofísica es de 37 meses menos un día en el caso de licencias de piloto privado.
- Los certificados médicos caducan al terminar el último día del mes, y, por consiguiente, los certificados médicos expedidos por la FAA pueden ser válidos hasta un mes más, menos un día, que lo estipulado en la norma de la OACI del Anexo 1, 1.2.5.2.
- 1.2.5.2.2* En las FAR no se ha adoptado el Anexo 1, 1.2.5.2.2
- 1.2.6 Esta norma se aplica únicamente a las licencias que exigen certificación médica, y, por lo tanto, no se aplica a las licencias de mecánico de mantenimiento de aeronave ni de despachador de vuelo.

CAPÍTULO 2

- 2.1.3.2 Se exigen habilitaciones de tipo para aeronaves con MTOM de 12 500 libras en lugar de las que están certificadas para una tripulación de vuelo con más de un piloto.
- 2.1.4.1 No se aplica a los copilotos.
- 2.1.9.2 Las horas de vuelo como copiloto pueden acreditarse en su totalidad para una licencia de grado superior.
- 2.3.1.3.1 Si el solicitante ha completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido, se exigen 35 horas de vuelo. Hasta el 20% de las horas de vuelo se pueden hacer en un entrenador sintético de vuelo.
- Las escuelas de pilotos pueden ser aprobadas para impartir cursos de instrucción que no especifican un mínimo de horas de instrucción en vuelo.
- 2.3.1.6 Los pilotos privados satisfarán los requisitos del certificado médico de tercera clase de la FAA que no coincide completamente con el certificado médico Clase 2 de la OACI.
- 2.3.2 En determinadas circunstancias se permite a los pilotos privados que vuelen con remuneración.
- 2.4.1.3 La experiencia mínima para los solicitantes que han seguido con éxito un curso de inspección aprobado, es de 120 horas.
- Las escuelas de pilotos pueden ser aprobadas para impartir cursos de instrucción que no especifican un mínimo de horas de instrucción en vuelo.
- 2.4.1.6 Los pilotos comerciales satisfarán los requisitos del certificado médico de segunda clase de la FAA que no coincide plenamente con el certificado médico Clase 1 de la OACI.
- 2.5.1.2 b) El requisito de conocimientos relativo al Anexo 1, 2.5.1.2 b) no se emplea.
- 2.5.1.3.1.1 En determinadas condiciones, hasta 50 horas de instrucción de vuelo por instrumentos se podrán hacer en tierra.
- 2.5.1.5.1.1 f) y g) Los requisitos del Anexo 1 no se aplican.

* Método recomendado

- 2.5.1.6 Los pilotos de transporte de línea aérea satisfarán los requisitos del certificado médico de primera clase de la FAA que no coincide plenamente con el certificado médico Clase 1 de la OACI.
- 2.6.1.2.2 b) El tiempo mínimo de instrucción en vuelo por instrumentos es de 35 horas.
- 2.6.1.5.1 Los requisitos auditivos son idénticos para los certificados de Clase 1 y Clase 3. No obstante, no coinciden con los requisitos auditivos de Clase 1 que figuran en las normas de la OACI.
- 2.7.1.3.1 La experiencia mínima es de 35 horas en el caso de los solicitantes que hayan completado con éxito un curso de instrucción aprobado. Hasta el 20% de las horas de vuelo se pueden hacer en un entrenador sintético de vuelo.
- Las escuelas de pilotos pueden ser aprobadas para impartir cursos de instrucción que no especifican un mínimo de horas de instrucción en vuelo.
- 2.7.1.3.2 Los vuelos de travesía solo han de ser de tres horas y cubrir 75 NM como mínimo.
- 2.7.1.4.1.1* No se exige instrucción en vuelo por instrumentos.
- 2.7.1.6 Los pilotos privados satisfarán los requisitos del certificado médico de tercera clase de la FAA que no coincide completamente con el certificado médico Clase 2 de la OACI.
- 2.7.2 En determinadas circunstancias se permite a los pilotos privados que vuelen con remuneración.
- 2.8.1.3 Las escuelas de pilotos pueden ser aprobadas para impartir cursos de instrucción que no especifican un mínimo de horas de instrucción en vuelo.
- 2.8.1.3.1.1 c) No es necesario que las 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos se hagan en helicóptero.
- 2.8.1.6 Los pilotos comerciales satisfarán los requisitos del certificado médico de segunda clase de la FAA que no coincide plenamente con el certificado médico Clase 1 de la OACI.
- 2.9.1.6 Los pilotos de transporte de línea aérea satisfarán los requisitos del certificado médico de primera clase de la FAA que no coincide plenamente con el certificado médico Clase 1 de la OACI.
- 2.10.1.2.2 Las escuelas de pilotos pueden ser aprobadas para impartir cursos de instrucción que no especifican un mínimo de horas de instrucción en vuelo.
- a) No existe el requisito de que el piloto al mando tenga experiencia en vuelo de travesía en helicóptero.
- b) El mínimo de horas de vuelo por instrumentos es de 35 horas.
- 2.10.1.5.1 Los requisitos auditivos son idénticos para los certificados de Clase 1 y Clase 3. No obstante, no coinciden con los requisitos auditivos de Clase 1 que figuran en las normas de la OACI.
- 2.12.1.5 No se exige certificado médico. El titular de la licencia no ejercerá sus privilegios cuando sepa, o tenga motivos para saber, que sufre alguna condición física que le impediría pilotar la aeronave con seguridad.
- 2.13.1.3.1 La experiencia mínima exigida es de 10 horas de vuelo como piloto de globo libre cuando la licencia expedida sea del nivel de piloto privado.

* Método recomendado

Las escuelas de pilotos pueden ser aprobadas para impartir cursos de instrucción que no especifican un mínimo de horas de instrucción en vuelo.

La experiencia mínima que han de tener los solicitantes que hayan completado con éxito un curso de instrucción aprobado es de 8 horas cuando la licencia que se vaya a expedir sea del grado de piloto privado.

CAPÍTULO 3

3.2.1.5 Los requisitos del certificado médico de Clase 2 de la FAA no coinciden plenamente con los del certificado médico Clase 1 de la OACI.

3.3.1.5 Los requisitos del certificado médico de Clase 2 de la FAA no coinciden plenamente con los del certificado médico Clase 1 de la OACI.

CAPÍTULO 4

4.2.1.2 Los conocimientos exigidos no incluyen el tema de los factores humanos.

4.2.2.3.1* No se ha puesto en práctica.

4.3.1.2 Los conocimientos exigidos no incluyen el tema de los factores humanos.

4.3.1.3 a) No se exige que tengan experiencia los solicitantes que hayan completado satisfactoriamente un curso de instrucción aprobado.

b) Se exigen 18 meses de experiencia.

4.3.1.4 Los requisitos de los certificados médicos Clase 2 de la FAA no se ajustan plenamente a los del certificado médico de Clase 3 de la OACI.

4.4.2.2.1 A excepción de la torre de control, no se exige ninguna experiencia para las otras habilitaciones.

4.4.2.2.2

4.5.1.3.2 No se ha puesto en práctica.

CAPÍTULO 5

5.1 En las licencias al personal existen las diferencias físicas siguientes:

a) el nombre del Estado [I] no aparece completo, figurando en su lugar el Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América;

b) el título de la licencia [II] no es en negrilla muy gruesa;

c) la fecha de nacimiento no incluye el número romano de referencia [debería usarse el número romano IVa)]; y

d) las licencias se expiden con un trasfondo gris.

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.3 Cuando se ejercen las atribuciones de piloto de transporte de línea aérea se requiere el certificado médico de primera clase, y cuando son las de piloto comercial, de mecánico de a bordo o de navegante las que ejercen, se requiere el certificado médico de segunda clase.
- 6.3.2.5.1 Se exige electrocardiograma a los aspirantes de 35 o más años de edad que soliciten por primera vez el certificado médico de Clase 1 de la FAA. Los titulares de certificado de Clase 1 de la FAA que tengan 40 o más años de edad han de hacerse anualmente un electrocardiograma. No se exige electrocardiograma de los titulares de licencia de tripulación de vuelo de la FAA que tengan un certificado médico de segunda clase de la FAA.
- 6.3.2.23 En caso de embarazo no está prohibido el otorgamiento de un certificado médico.
- 6.3.2.24
- 6.3.3.3 No se ha establecido:
- a) ningún requisito mínimo respecto a la vista no corregida;
 - b) ningún mínimo respecto al defecto de refracción; ni
 - c) que tenga a su disposición un par de lentes correctores de repuesto mientras ejerza las atribuciones que le confiera su licencia.
- 6.3.3.4 No se exige que no se use más de un par de lentes correctores para demostrar que se satisface el requisito visual.
- 6.3.4.1 No se exige prueba con un audiómetro de tono puro.
- 6.4 Se exige certificado médico de tercera clase para ejercer las atribuciones de piloto privado.
- 6.4.1.2 El intervalo entre informes de aptitud psicofísica es de 37 meses menos un día en el caso de los pilotos privados.
- 6.4.2.22 En caso de embarazo no está prohibido el otorgamiento de un certificado médico.
- 6.4.2.23
- 6.4.3.3 No se ha establecido el requisito de que se tenga un par de lentes correctores de repuesto a disposición mientras se ejerzan las atribuciones de la licencia.
- 6.4.3.4 No se exige que no se use más de un par de lentes correctores para demostrar que se satisface el requisito visual.
- 6.5 Se exige certificado médico de segunda clase cuando se ejerzan las atribuciones de controlador de tránsito aéreo. Los controladores de tránsito aéreo que sean empleados de la FAA satisfarán los requisitos del Precepto 3930.3 de la FAA.
- 6.5.2.5.1* No se exige electrocardiografía en el marco de 14 CFR 67 Subparte C, pero sí se exige en cumplimiento del Precepto 3930.3 de la FAA.
- 6.5.2.8.1* No se exige radiografía a los solicitantes de certificado médico de segunda clase de la FAA.

* Método recomendado

- 6.5.3.3* No se ha establecido el requisito de que se tenga un par de lentes correctores de repuesto a disposición mientras se ejerzan las atribuciones de la licencia.
 - 6.5.3.4 No se ha establecido el requisito de que no se tenga más de un par de lentes correctores para demostrar que se satisface el requisito visual.
 - 6.5.4.1 No se exige la prueba con audiómetro de tono puro en el marco de 14 CFR 67, pero sí lo requiere el Precepto 3930.3 de la FAA.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

1.2, Nota 2 b) Estonia no ha creado ningún puesto de operador de estación aeronáutica.

CAPÍTULO 4

4.2 Aptitud psicofísica. El solicitante habrá de tener una evaluación médica vigente de Clase 3.

4.5 Aptitud psicofísica. El solicitante habrá de tener una evaluación médica vigente de Clase 3.

4.6 No se ha expedido.

CAPÍTULO 1

1.2, Nota 2 Según el nivel de su instrucción teórica, pericia práctica y experiencia de trabajo, se otorgan licencias a los especialistas de la aviación civil en Rusia con los grados correspondientes que siguen:

- pilotos (Grados 3, 2 y 1);
- navegantes (Grados 3, 2 y 1);
- mecánicos de a bordo (mecánicos de vuelo) (Grados 3, 2 y 1);
- radioperadores de a bordo (Grados 3, 2 y 1);
- controladores de tránsito aéreo (Grados 3, 2 y 1);
- mecánicos (técnicos de mantenimiento de aeronaves) (Grados 3, 2 y 1).

El Grado 1 es el más elevado.

Además se otorgan licencias a los auxiliares de a bordo, operadores de vuelo e instructores del servicio de paracaídas.

Se otorga la licencia de piloto de Grado 1 a los pilotos de Grado 2, a reserva de que se cumplan los requisitos establecidos y se verifiquen los conocimientos y pericia profesionales.

1.2.5.2.1 El intervalo de 12 meses no se reduce para los pilotos mayores de 40 años.

CAPÍTULO 2

2.1.9 Cuando se otorgan licencias o se eleva de grado a los pilotos, se tiene en cuenta la siguiente experiencia de vuelo:

- el total del tiempo de vuelo sin accidentes, independientemente de la calidad (piloto al mando o copiloto) en la que actuaba el piloto;
- el tiempo total de vuelo solo como piloto al mando;
- el tiempo de vuelo solo como piloto al mando en vuelo nocturno.

2.1.10 No hay restricción por límite de edad para el titular de una licencia cuando actúa como piloto al mando o como copiloto.

2.4 Esta licencia corresponde a la clasificación de piloto de Grado 3 y se otorga después de haber terminado el curso de la escuela de vuelo. Los requisitos en materia de edad, conocimientos, experiencia y pericia no son inferiores a los requisitos para el otorgamiento de una licencia de piloto comercial. En la licencia se anotan las habilitaciones en cuanto al grado de la misma y al tipo y clase de aeronave.

2.5 Esta licencia corresponde a la clasificación de piloto de Grado 2. En la licencia de piloto se anotan las habilitaciones en cuanto al grado otorgado (Grado 2) y al tipo y clase de aeronave. Para la licencia de piloto de Grado 1, los requisitos relativos a la experiencia rebasan los requisitos exigidos para el otorgamiento de una licencia de piloto de transporte de línea aérea.

2.5.1.1 La edad mínima es de 18 años.

CAPÍTULO 3

3.2.1.3.1 El solicitante que haya completado un programa de instrucción reconocido de navegante en un establecimiento de enseñanza, recibe la licencia de navegante.

- 3.3.1.3.1 El solicitante que haya completado un programa de instrucción reconocido de mecánico de a bordo recibe la licencia de mecánico de a bordo.
- 3.4 Hay una disposición para el otorgamiento de la licencia de radioperador de a bordo. Los requisitos para el otorgamiento de la licencia corresponden a los requisitos 3.3 del Anexo 1 (séptima edición). No se otorga licencia de operador radiotelefonista de a bordo.
-

CAPÍTULO 1

- 1.2.5.2 Los exámenes médicos para licencias de piloto de planeador se hacen cada 60 meses cuando los titulares no han cumplido los 40 años, y cada 36 meses después.

CAPÍTULO 2

- 2.1.10 Todo titular de licencia de piloto comercial o de piloto de transporte de línea aérea tiene derecho a ejercer de piloto en operaciones de transporte aéreo comercial hasta la edad de 65 años a reserva de las restricciones siguientes:

- a) que se trate de un vuelo con pluralidad de pilotos y que él sea el único piloto que haya cumplido los 60 años; y
 - b) que para ejercer de piloto al mando en los vuelos internacionales haya obtenido un permiso especial de los Estados que vaya a sobrevolar.
-

CAPÍTULO 2

- 2.1.5.2 Habida cuenta de los requisitos estrictos que ha establecido para la licencia de piloto de transporte de línea aérea, Francia exige únicamente que el solicitante de una habilitación de tipo para ejercer sus funciones en una aeronave de dos pilotos posea aquellos conocimientos correspondientes a la licencia de piloto de avión que la autoridad haya determinado como necesarios para el cumplimiento de sus obligaciones a bordo del tipo de aeronave en cuestión.
- 2.3.2.1 A reserva de que se cumplan ciertos requisitos particulares, los clubes de vuelo están autorizados a recurrir a sus miembros piloto con licencia privada de avión o helicóptero para efectuar, sin remuneración, vuelos locales remunerados. Vuelo local está definido como aquél que emplea menos de 30 minutos entre el despegue y el aterrizaje, sin contar el transporte entre dos aeródromos durante el cual la aeronave no recorra más de 40 km desde el punto de salida.
- 2.6.1.5.1 En espera de que entre en vigor la FCL3, Francia no exige que los titulares de la licencia de piloto privado que soliciten una habilitación para vuelo por instrumentos de avión o de helicóptero satisfagan el requisito de agudeza auditiva de Clase 1.
- 2.7.1.2 g) En espera de que entre en vigor la FCL2, no existe ningún requisito normativo que obligue a los pilotos privados de helicóptero a seguir programas de instrucción o hacer exámenes en actuación y limitaciones humanas.
- m) En espera de que entre en vigor la FCL2, no existe ningún requisito normativo respecto a programas de instrucción o exámenes en procedimientos y fraseología radiotelefónicos aplicables a los vuelos VFR, ni a las medidas que deban tomarse en caso de fallo de las comunicaciones.
- 2.7.1.3.2 En espera de que entre en vigor la FCL2, el requisito normativo respecto al vuelo de travesía que deba completar en helicóptero un aspirante es de 3 horas en lugar de 5 horas, y de 25 NM en lugar de 100 NM como lo exigen los SARPS de la OACI.
- 2.7.2.1 A reserva de que se cumplan ciertos requisitos particulares, los clubes de vuelo están autorizados a recurrir a sus miembros piloto con licencia privada de avión o helicóptero para efectuar, sin remuneración, vuelos locales remunerados. Vuelo local está definido como aquél que emplea menos de 30 minutos entre el despegue y el aterrizaje, sin contar el transporte entre dos aeródromos durante el cual la aeronave no recorra más de 40 km desde el punto de salida.
- 2.8.1.3.1.1 c) En espera de que entre en vigor la FCL2, no existe ningún requisito normativo de que los solicitantes de licencia de piloto comercial — helicóptero tengan que completar por lo menos 10 horas de instrucción de vuelo por instrumentos en helicóptero, de las cuales no más de 5 podrán ser en entrenador en tierra.
- 2.9.1.3.1.1 b) En espera de que entre en vigor la FCL2, no existe ningún requisito normativo de que el solicitante de licencia de piloto de transporte de línea aérea — helicóptero complete en helicóptero no menos de 200 horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de 100 sean como piloto al mando o como copiloto desempeñando, bajo la supervisión del piloto al mando, las obligaciones y funciones de éste, siempre que el método de supervisión empleado sea satisfactorio para la autoridad otorgadora de licencias.
- 2.10.1.5.1 En espera de que entre en vigor la FCL3, Francia no exige que los titulares de la licencia de piloto privado que soliciten una habilitación para vuelo por instrumentos de avión o de helicóptero satisfagan el requisito de agudeza auditiva de Clase 1.
- 2.11 En espera de que entre en vigor la FCL2, existe un requisito normativo para la habilitación de instructor de vuelo en avión pero no para la habilitación de instructor en helicóptero (está en estudio).

2.12.1.2 g) y j) No existe ningún requisito normativo que obligue a los pilotos de planeador a recibir instrucción y examinarse en actuación y limitaciones humanas, aunque la documentación que se facilita a los alumnos incluye información sobre factores humanos.

2.13.1.3.1 El requisito normativo es de 12 horas en lugar de 16 horas de vuelo en globo libre.

CAPÍTULO 4

4.2 Francia no otorga licencias individuales para técnicos/mecánicos de mantenimiento. La autoridad otorga certificados a los organismos de mantenimiento que cumplen con las normas y procedimientos que figuran en los reglamentos.

CAPÍTULO 4

- 4.3.1.4 Se aplica únicamente a los solicitantes para el otorgamiento inicial o la renovación de una habilitación de control de aeródromo.
- 4.4.1.1 a) Habilitación de control radar de aeródromo (habilitación adicional).
- 4.4.2.1 c) Habilitación de control radar de aeródromo (habilitación adicional). El solicitante satisfará los requisitos especificados en 4.4.2.1 a) además de los restantes requisitos especificados en este subpárrafo.
- 4.4.2.2.1 b) Habilitación de control radar de aeródromo (habilitación adicional). El mismo requisito que se especifica en este subpárrafo.

CAPÍTULO 6

- 6.1.1 c) Se aplica únicamente a los solicitantes para el otorgamiento inicial o la renovación de una habilitación de control de aeródromo.
 - 6.2.2 Se consideran no aptos los casos en que haya tumores de cerebro (benignos o malignos), incluso si han sido eliminados mediante una intervención quirúrgica.
 - 6.3.2.5 Constituirán causa de descalificación una angioplastia coronaria (by-pass) o historia clínica de insuficiencia coronaria comprobada (angina pectoris), que razonablemente se considere puedan producir un futuro infarto de miocardio.
 - 6.3.3 Se exige que el solicitante no tenga más de 1 dioptría de hiperforia ni más de 10 dioptrías de esoforia en la prueba de heteroforia.
 - 6.5.1 Se aplica únicamente a los solicitantes para el otorgamiento inicial o la renovación de una habilitación de aeródromo.
-

CAPÍTULO 2

- 2.5.1.5.1 Las pruebas de pericia para otorgar la licencia ATPL (aviones y helicópteros) se pueden realizar en
2.9.1.5.1 aeronaves monomotoras.

CAPÍTULO 4

- 4.3 Los controladores de tránsito aéreo son empleados de la Administración de aeropuertos de la India (AAI) que es una entidad del sector público. Satisfacen todos los requisitos del Anexo 1 con la salvedad de que:
- a) se someten a examen médico sólo cuando se les contrata; y
 - b) no se les otorga licencia.
- 4.5 Actualmente es la DGAC quien aprueba a los despachadores de vuelo después de que han completado un programa de instrucción aprobado y satisfacen los requisitos del Anexo 1, pero no se les otorga licencia.
-

CAPÍTULO 1

1.2.2 Para convalidar las licencias extranjeras se requiere un examen oral y otro en vuelo.

1.2.5.2 Seis meses en el caso de la licencia de pilotos de aviones comerciales con experiencia.

Seis meses para la licencia de piloto de avión de transporte de línea aérea y para la licencia de helicópteros.

CAPÍTULO 2

2.1.10 Todo piloto (al mando o copiloto) de una aeronave que se encuentre dedicada al servicio aéreo internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento, si cumplió 60 años podría continuar actuando como piloto al mando o copiloto hasta cumplir 61 años, a reserva de que:

a) pase un examen médico por lo menos cada cuatro meses;

b) el otro piloto que actúe en el mismo vuelo no haya cumplido 60 años.

Se cancele la prerrogativa concedida si se presenta algún problema operacional, físico o mental.

2.3.1.1, 2.7.1.1, 2.8.1.1, 2.9.1.1 No tendrá menos de 18 años de edad.

CAPÍTULO 1

- 1.2.5.2 Las disposiciones nacionales establecen que los intervalos para presentar el informe de aptitud psicofísica será de 5 años hasta cumplir los 30 años de edad.

CAPÍTULO 2

- 2.1.10 Las disposiciones nacionales establecen lo siguiente:
- a) Edad 60-64. El titular de una licencia de piloto que haya cumplido los 60 años no ejercerá de piloto en aeronaves dedicadas a operaciones de transporte aéreo comercial, salvo:
 - 1) como miembro de la tripulación con pluralidad de pilotos y siempre y cuando que,
 - 2) dicho titular sea el único piloto en la tripulación de vuelo que haya cumplido los 60 años.
 - b) Edad 65. El titular de una licencia de piloto que haya cumplido los 65 años no ejercerá de piloto en aeronaves dedicadas a operaciones de transporte aéreo comercial.
-

CAPÍTULO 2

2.1.10 En nuestro país la práctica será la siguiente:

- a) al cumplir los 60 años ningún piloto ejercerá de piloto en operaciones de transporte aéreo comercial internacional, salvo como miembro de una tripulación con pluralidad de pilotos, y siempre y cuando en dicha tripulación no haya más de un piloto que haya cumplido los 60 años de edad; y
 - b) al cumplir los 65, no se permite a ningún piloto ejercer de piloto en operaciones de transporte aéreo comercial.
-

CAPÍTULO 1

1.2.2 Los expertos en aviación civil de Kirguistán obtienen licencias en diferentes especialidades según el nivel que tengan de instrucción teórica, de aptitud práctica y de experiencia profesional:

- piloto de Clase 3, 2, 1;
- navegante de Clase 3, 2, 1;
- mecánico de vuelo de Clase 3, 2, 1;
- despachador de Clase 3, 2, 1;
- mecánico (técnico) de Clase 3, 2, 1.

La Clase 1 es la más alta. A los pilotos de Clase 2 se les puede expedir licencia de piloto de Clase 1 si satisfacen los requisitos específicos y confirman sus conocimientos y aptitudes profesionales.

1.2.5.2.1 En el caso de los pilotos de más de 40 años no se reducirá el intervalo de 12 meses.

CAPÍTULO 2

2.1.9.1 Al otorgar licencias de piloto y clase de especialidades, se tendrán en cuenta los factores siguientes:

- el total de horas de vuelo sin accidentes independientemente del cargo que ocuparan entonces (piloto al mando o segundo piloto);
- experiencia total de vuelo como piloto al mando;
- experiencia de vuelo nocturno como piloto al mando.

2.1.9.2 Al otorgar licencias de piloto y clase de especialidades, se tendrán en cuenta los factores siguientes:

- el total de horas de vuelo sin accidentes independientemente del cargo que ocuparan entonces (piloto al mando o segundo piloto);
- experiencia total de vuelo como piloto al mando;
- experiencia de vuelo nocturno como piloto al mando.

2.1.9.3 Al otorgar licencias de piloto y clase de especialidades, se tendrán en cuenta los factores siguientes:

- el total de horas de vuelo sin accidentes independientemente del cargo que ocuparan entonces (piloto al mando o segundo piloto);
- experiencia total de vuelo como piloto al mando;
- experiencia de vuelo nocturno como piloto al mando.

2.4 Esto corresponde a la licencia de piloto de Clase 3 que se otorga al graduarse de la escuela aeronáutica. Los requisitos respecto a edad, conocimientos, experiencia y pericia no deben ser inferiores a los exigidos para la licencia de piloto comercial. En la licencia se anotarán los datos sobre la clase y tipo de aeronave.

2.5 Esto corresponde a la licencia de piloto de Clase 2. En la licencia de piloto se anotarán los datos sobre la clase de otorgamiento y la clase y tipo de aeronave. En cuanto a la licencia de Clase 1, los requisitos respecto a la experiencia práctica serán más rigurosos.

2.5.1.1 La edad mínima es de 18 años.

CAPÍTULO 3

- 3.2.1.3.1 El aspirante que haya aprobado el curso de instrucción de navegante en una institución docente, recibirá la licencia de navegante.
- 3.3.1.3.1 El aspirante que haya aprobado el curso de mecánico en una institución docente, recibirá la licencia de mecánico de a bordo.
- 3.4 Existe un reglamento respecto al otorgamiento de licencias a los radiotelefonistas de a bordo. Los requisitos para otorgar dicha licencia corresponden a los del Anexo 1, 3.3.
-

CAPÍTULO 1

- 1.2.1 La autorización para actuar como miembro de la tripulación de vuelo no se emplea.
 - 1.2.4 Los requisitos respecto a la actitud psicofísica no se aplican.
-

CAPÍTULO 1

1.2.2.1 Malasia convalida las licencias de tripulaciones de vuelo de Estados contratantes para vuelos con fines particulares, a condición de que el titular de la licencia no reciba ninguna remuneración.

1.2.2.2* Las licencias de piloto comercial tienen un plazo de vigencia de 12 meses si el titular tiene menos de 40 años, y de 6 meses si tiene 40 años o más.

CAPÍTULO 2

2.3.1.3 Malasia expide además licencias de piloto privado (restringidas) para aviones experimentales o microligeros de menos de 750 kg MTOW, que se pueden otorgar con un mínimo de 30 horas de instrucción.

2.3.2.1 En Malasia el titular de una licencia de piloto privado que incluya la habilitación de instructor de vuelo podrá recibir remuneración por dar instrucción o hacer pruebas de vuelo, siempre que lo haga como miembro de un club de vuelo y con un afiliado del mismo club.

2.7.2.1 El titular de una licencia de piloto privado con habilitación de instructor de vuelo en helicóptero podrá recibir remuneración por dar instrucción o hacer pruebas de vuelo, siempre que lo haga como miembro de un club de vuelo y con un afiliado del mismo club.

CAPÍTULO 4

- 4.2.1.1
- a) 18 años de edad para aprendiz de controlador de tránsito aéreo;
 - b) 20 años de edad para controlador de tránsito aéreo con habilitación de aeródromo, de aproximación, de área o de radar;
 - c) 21 años de edad para controlador de tránsito aéreo con habilitaciones distintas a las de b).

4.6 No se expiden.

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

4.4.1.1 La edad mínima para expedir la licencia de controlador de tránsito aéreo es de 18 años.

CAPÍTULO 2

- 2.1.10 Malta permite a los titulares de licencias ATPL o CPL ejercer de pilotos en aeronaves con pluralidad de tripulación hasta la edad de 65 años, siempre y cuando sea el único piloto de la tripulación de vuelo que tenga más de 60 años.
- 2.3 En Malta no se expiden licencias de piloto privado.
- 2.4 Licencia de piloto comercial — avión. En Malta no se expiden licencias de piloto comercial — avión desde el principio. No obstante, Malta expide licencias de piloto comercial en base a licencias equivalentes expedidas por Estados contratantes de la OACI después de que el titular haya superado una prueba sobre el derecho aéreo maltés. Dichas licencias se estampan para indicar en qué se fundamenta el otorgamiento, e incluyen un certificado médico expedido por un examinador médico autorizado de Malta. Este certificado médico tiene que ser renovado por un examinador médico autorizado de Malta cumpliendo los requisitos del Anexo 1. La licencia incluirá asimismo la habilitación de tipo y clase de aeronave para la que el titular se haya examinado, bien sea en vuelo o en un simulador aprobado, bajo la supervisión de un examinador de habilitación de tipo y clase maltés.
- Este procedimiento de otorgar licencia se aplica únicamente a los pilotos que tengan licencia expedida por otro Estado contratante de la OACI, o que demuestren que han recibido instrucción para obtener una licencia con arreglo a las normas y métodos recomendados de la OACI antes del 1 de julio de 1999.
- 2.5 Malta expide licencias de piloto de transporte de línea aérea en base a licencias equivalentes expedidas por Estados contratantes de la OACI antes del 1 de julio de 1999. Para expedir la licencia de ATPL se sigue el mismo procedimiento que para la de piloto comercial — avión.
- Además, los titulares de licencias de piloto comercial — avión de Malta reciben la licencia de piloto maltés de transporte de línea aérea si reúnen las condiciones de experiencia del Anexo 1 y si aprueban los exámenes teóricos de ATPL que prepara el Departamento y aprueban igualmente un ensayo de piloto al mando para el tipo de aeronave consignado en la licencia. La prueba de piloto al mando la realiza un examinador maltés autorizado de habilitación de tipo y de instrumentos.
- 2.6 En Malta no se expiden habilitaciones de vuelo por instrumentos desde el principio. No obstante, a los titulares de licencia de piloto comercial con habilitación para vuelo por instrumentos expedida por algún Estado contratante de la OACI, se les consigna en su licencia maltesa de piloto comercial la habilitación de vuelo por instrumentos si en el tipo de aeronave consignada en su licencia superan la prueba a la que les someta un examinador maltés autorizado de habilitaciones de vuelo por instrumentos.
- 2.8 No se expide.
- 2.9 No se expide.
- 2.10 No se expide.
- 2.11 En la licencia maltesa de piloto profesional se incluye la habilitación de instructor de vuelo cuando el titular:
- tiene ya una habilitación válida de instructor de vuelo expedida por un Estado contratante de la OACI antes del 1 de julio de 1999 o si ha iniciado el curso de instrucción para dicha habilitación antes del 1 de julio de 1999; y
 - supera la prueba de habilitación como instructor de vuelo a la que le someta un examinador maltés autorizado.

2.12 No se expide.

2.13 No se expide.

CAPÍTULO 3

3.2 No se expide.

CAPÍTULO 4

4.2 No se expide. No obstante, a los titulares de licencias válidas de este tipo con arreglo a las normas de la OACI se les otorga un certificado de convalidación en el que se les confiere los mismos privilegios que tenía la licencia original. La validez del certificado de convalidación no se prolonga más allá del plazo de validez de la licencia original.

En el caso de mecánicos que tienen que trabajar con organizaciones de mantenimiento aprobadas, los titulares de certificados de convalidación tienen que obtener del mecánico jefe o director de calidad de la organización un certificado de autorización personal que especifique lo que cubre la certificación otorgada por la organización.

4.5 No se expide.

CAPÍTULO 2

2.3.1.2 g) No se ha puesto en práctica.

CAPÍTULO 1

- 1.2.7 Referente a la suspensión de licencias del personal aeronáutico que se encuentra bajo el influjo de sustancias sicotrópicas, la legislación mexicana establece la suspensión definitiva de la licencia y, por lo tanto, la capacidad de ejercicio para dichas funciones.
- 1.2.7.3* Con respecto a la reincorporación del personal aeronáutico a sus actividades después de un tratamiento de rehabilitación, la legislación mexicana no regula tal situación. Establece únicamente la suspensión definitiva de la licencia por el uso de esas sustancias.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

1.2.1 No se ha puesto en práctica.

1.2.4 No se ha puesto en práctica.



CAPÍTULO 1

1.2.1 No se ha puesto en práctica.

1.2.4 No se ha puesto en práctica.



CAPÍTULO 1

- 1.2.5.2 Para pilotos privados que no hayan cumplido 40 años de edad, el intervalo es de 60 meses, entre 40 y 50 años el intervalo es de 24 meses y para pilotos privados que sean mayores de 50 años el intervalo es de 12 meses.

CAPÍTULO 2

- 2.12 No se otorgan. La CAA de Noruega ha concedido a la organización “Norsk Aero Klubb” el permiso de otorgar ciertos documentos que dan derecho al titular a actuar en calidad de miembro de la tripulación en planeadores y en globos libres en el espacio aéreo de Noruega.
- 2.13

CAPÍTULO 3

- 3.2 No se otorga en Noruega.
- 3.3 Se otorga la licencia de mecánico de a bordo de conformidad con las normas del Anexo 1, séptima edición.

CAPÍTULO 4

- 4.2.1.1 La edad mínima para obtener la licencia es de 21 años.
- 4.3 En Noruega los controladores de tránsito aéreo son empleados estatales sin licencia, pero se aplican las normas del Anexo 1.
- 4.5 No se otorga en Noruega.
-

CAPÍTULO 1

- 1.2.5.1.1 Las habilitaciones de aeronave se anotan en el cuaderno de navegación, pero se pueden incorporar en la licencia si se pagan los correspondientes trámites. Cuando la habilitación de la aeronave se anota únicamente en el cuaderno de navegación, le es imposible a cualquier otro Estado juzgar si la licencia es válida para un vuelo determinado puesto que no existe el requisito de que el cuaderno de navegación se lleve con la licencia.
- 1.2.5.2 En el caso de solicitantes de menos de 40 años la duración de la evaluación médica de Clase 2 es de 60 meses.
- 1.2.5.2.2* Los pilotos privados tienen que someterse a un examen médico anual únicamente al cumplir los 50 años.
- 1.2.6.1 En el reglamento de Nueva Zelandia esta norma se aplica únicamente a las licencias que requieren certificación médica y, por lo tanto, no se aplica a los mecánicos de mantenimiento de aeronave.

CAPÍTULO 2

- 2.1.5.2 c) No se ha puesto en práctica.
- 2.1.10 No se ha puesto en práctica.
- 2.2.2.1 El reglamento de Nueva Zelandia no excluye específicamente el pilotaje solo de vuelos internacionales.
- 2.3.1.3.2 No existe el requisito de ejecutar un vuelo de travesía solo con un mínimo de 150 NM en el caso de aviones o de 100 NM si se trata de helicópteros, durante el cual se habrán efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.
- 2.3.1.4.1 h) La instrucción de vuelo por instrumentos se exige únicamente cuando el solicitante desea hacer vuelos nocturnos.
- 2.3.2.1 En ciertas condiciones los pilotos privados están autorizados a ejercer de piloto en aeronaves arrendadas con remuneración.
- 2.5.1.5.1 e) No se ha puesto en práctica.
- 2.5.1.5.1.1 f)
g) No se han puesto en práctica.
- 2.7.1.3.2 No existe el requisito de ejecutar un vuelo de travesía solo con un mínimo de 150 NM en el caso de aviones o de 100 NM si se trata de helicópteros, durante el cual se habrán efectuado aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.
- 2.7.1.4.1.1* La instrucción en vuelo por instrumentos se exige únicamente cuando el solicitante desea hacer vuelos nocturnos.
- 2.7.2.1 En ciertas condiciones los pilotos privados están autorizados a ejercer de piloto en aeronaves arrendadas con remuneración.
- 2.8.1.3.1.1 c)
2.8.1.4.1 h) La instrucción en vuelo por instrumentos se exige únicamente cuando el solicitante desea hacer vuelos nocturnos.

* Método recomendado

- 2.9.1.5.1 d) No se ha puesto en práctica.
- 2.9.1.5.1.1 f) No se han puesto en práctica.
g)
- 2.12 Los pilotos de planeador y de globo libre no necesitan licencia si no vuelan por arriendo con remuneración.
2.13

CAPÍTULO 3

- 3.2 No se ha puesto en práctica.
- 3.3.1.2.1 b)* No se exigen conocimientos de los aspectos operacionales de la meteorología.

CAPÍTULO 4

- 4.4.2.2.2 Se cumple en la práctica pero no figura en el reglamento.
- 4.5 No se ha puesto en práctica.
- 4.6 No se ha puesto en práctica.

CAPÍTULO 5

- 5.1.1 Existen las diferencias siguientes en las especificaciones físicas de la licencia del personal:
- a) el nombre del Estado es “New Zealand lifetime” (Nueva Zelandia por vida) en lugar de “Nueva Zelandia”;
 - b) en la licencia no se incluye la dirección; y
 - c) no se emplean los identificadores con números romanos.

CAPÍTULO 6

- 6.3.2.5.1 Entre las edades de 30 y 40, la electrocardiografía se requiere a los 30, 35, 38 y 40 en lugar de a intervalos de dos años.
- 6.3.4.1 Se exige un examen de audiometría cada cuatro años independientemente de la edad.
- 6.4.2.8.1* Se exige una radiografía en el examen inicial pero no se repite periódicamente después.
- 6.5.4.1 Se exige un examen de audiometría cada cuatro años independientemente de la edad.

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

1.2, Nota 2 Además se establecen disposiciones para el otorgamiento de licencias al siguiente personal:

- a) alumnos pilotos;
- b) pilotos de ultralivianos;
- c) radioperadores de a bordo;
- d) auxiliares de a bordo;
- e) técnicos de mecánica de mantenimiento de aeronaves con licencia tipo II;
- f) técnicos de mecánica de mantenimiento de aeronaves con licencia tipo I;
- g) técnicos meteorólogos aeronáuticos;
- h) técnicos en planificación del espacio aéreo;
- i) técnicos en electrónica;
- j) técnicos en electromecánica;
- k) técnicos en manejo de mercancías peligrosas;
- l) instructores en especialidades aeronáuticas;
- m) operadores de estación aeronáutica — tipo I;
- n) operadores de estación aeronáutica — tipo II.

1.2.5.2 El certificado médico de aptitud psicofísica obtenido deberá ser renovado a intervalos que no excedan:

- a) 24 meses para licencia de alumno piloto;
- b) 36 meses para:
 - licencia de piloto privado — avión;
 - licencia de piloto privado — helicóptero;
 - licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves — tipo I;
 - licencia de técnico en mantenimiento de aeronaves — tipo II;
- c) 6 meses para:
 - licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión;
 - licencia de piloto de transporte de línea aérea — helicóptero.
- d) 12 meses para:
 - licencia de auxiliar de a bordo;

- licencia de radioperador de a bordo;
- controlador de tránsito aéreo;

e) 24 meses para licencia de piloto ultraliviano.

1.2.5.2.1 Cuando los titulares de licencias de piloto privado — avión y helicóptero, piloto de planeador, y piloto de globo libre hayan cumplido 40 años, el intervalo de 24 meses deberá reducirse a 12 meses.

CAPÍTULO 2

2.1.2 Se adoptan disposiciones para habilitación de vuelo agrícola y licencia de piloto ultraliviano.

2.1.3.1 Además se establecen habilitaciones de clase para giroaviones, helicóptero monomotor, helicóptero multimotor y giroplano.

2.1.3.2 Se exigen habilitaciones de tipo para toda aeronave comercial cuyo peso sobrepase los 4 750 kg. También para cada helicóptero (cualquier peso), y cualquier tipo de aeronave (incluso los tipos convencionales complejos) si se considera necesario.

2.1.10 No se otorga licencia de piloto a personas que hayan cumplido 62 años ni se podrá actuar como piloto al mando de una aeronave, o como copiloto de una aeronave que se encuentre dedicada al transporte aéreo público, nacional e internacional en forma regular por remuneración o arrendamiento cuando haya cumplido 62 años de edad.

2.2.3 Todo alumno piloto demostrará su aptitud psicofísica a base del cumplimiento de los requisitos establecidos en la evaluación médica Clase 2.

2.3.1.1 El solicitante deberá haber cumplido 18 años de edad.

2.3.1.2 g) No se incluye esta disposición en la reglamentación panameña.

2.3.1.3.1 No menos de 35 horas si ha terminado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido.

2.3.1.3.2 Tres horas de vuelo de travesía, incluyendo un vuelo de ida y vuelta de 50 NM desde el punto de partida, y que comprenda dos aterrizajes completos, efectuados en diferentes puntos de la ruta. Las tres horas de vuelo de travesía podrán incluirse en el total de 40 ó 35 horas.

2.4.1.2 i) No se incluye esta disposición en la reglamentación panameña.

2.4.1.3.1.1 c) Quince horas de vuelo por instrumentos, de las cuales no más de cinco pueden ser un entrenador sintético de vuelo.

d) Estas horas comprenderán por lo menos 10 despegues y aterrizajes.

2.5.1.2 k) No se incluye esta disposición en la reglamentación panameña.

2.5.1.3.1.1 a) El solicitante habrá cumplido con un mínimo de 150 horas como piloto al mando. Además, las 250 horas incluirán 100 horas adicionales de tiempo de vuelo de travesía, de las cuales no menos de 25 se habrán efectuado de noche.

c) No más de 25 horas serán de tiempo de entrenamiento.

Además se dictan disposiciones en cuanto a los pilotos de giroplanos tales como:

- a) el solicitante deberá haber cumplido 18 años;
 - b) habrá cumplido con un mínimo de 30 horas de vuelo de instrucción y vuelo solo incluyendo:
 - 15 horas de vuelo de instrucción; y
 - dos horas de instrucción que incluyen tres despegues en aeropuertos distantes 25 NM.
- 2.6.1.1 f) No se incluye esta disposición en la reglamentación panameña.
- 2.6.1.2.2 a) El solicitante habrá completado como mínimo 150 horas de vuelo como piloto al mando, un mínimo de 50 horas de travesía; no más de 15 horas serían de entrenador.
- 2.7.1.1 El solicitante habrá cumplido 18 años de edad.
- 2.7.1.2 g) No se incluye esta disposición en la reglamentación panameña.
- 2.7.1.3 El solicitante habrá cumplido con 3 horas de vuelo de travesía, inclusive un vuelo a un terreno de aterrizaje que diste 25 NM del punto de salida.
- 2.8.1.2 i)
2.9.1.2 k) No se incluye esta disposición en la reglamentación panameña.
- 2.9.1.3.1.1 a) El solicitante deberá haber realizado 200 horas de vuelo como piloto al mando.
- b) 100 horas de vuelo de travesía; además 100 horas de vuelo de las cuales no menos de 25 horas se habrán efectuado en helicóptero.
- 2.10.1.1 f) No se incluye esta disposición en la reglamentación nacional.
- 2.10.1.2.2 a) El solicitante habrá completado, como mínimo, 150 horas de vuelo en calidad de piloto al mando incluyendo un mínimo de 50 horas de vuelo de travesía.
- b) No más de 15 horas deberán ser de entrenador.
- 2.11.1.1 k) No se incluye esta disposición en la reglamentación panameña.
- 2.11.1.2 Además, el solicitante deberá haber realizado como mínimo 200 horas de vuelo como piloto al mando. Haber realizado 10 hora de entrenamiento como piloto al mando en la categoría, clase, y en su caso, tipo de aeronave en que impartirá instrucción de vuelo. Deberá haber recibido 20 horas de instrucción por instrumentos.
- 2.12.1.3 Deberá haber realizado 3 horas de vuelo solo, durante las cuales habrá efectuado no menos de 20 despegues y 20 aterrizajes.
- 2.13.1.1 El solicitante deberá haber cumplido 18 años de edad.
- 2.13.1.3.1 Deberá, haber realizado, como mínimo 8 ascensiones de un promedio de duración de dos horas. Además, el total incluirá:
- a) 6 ascensiones bajo instrucción;
 - b) una ascensión bajo la supervisión de un piloto de globo libre a un altura de no menos de 10 000 ft durante la cual haya tenido control; y
 - c) una ascensión en que el piloto haya sido el único ocupante en el globo.

CAPÍTULO 3

- 3.2.1.1 El solicitante habrá cumplido 21 años de edad.
- 3.2.1.3.1 Además, cuando haya adquirido experiencia como piloto dedicado al transporte aéreo, podrá acreditársele el 50% de la horas de vuelo adquiridas. No se le acreditarán las 30 horas de vuelo nocturno de travesía.
- 3.3.1.1 Los mecánicos de a bordo deberán tener como mínimo 21 años de edad. Adicional: se adoptarán disposiciones para la licencia de auxiliar de a bordo, edad mínima 18 años de edad.
- EL solicitante deberá cumplir con un programa anual de entrenamiento de emergencia y demostrar aptitud psicofísica para la evaluación médica Clase 2.

CAPÍTULO 4

- 4.3.1.1 El solicitante habrá cumplido 18 años de edad.
- 4.3.1.2 d) No se incluye esta disposición en la reglamentación panameña.
- 4.4.2.2.1 b) 1) Prestará servicios satisfactorios a las órdenes de un controlador de aeródromo habilitado, durante tres meses como mínimo.
- 2) Prestará servicios satisfactorios a la órdenes de un controlador de área habilitado o controlador radar habilitado, durante tres meses como mínimo.
- 4.6 Las habilitaciones de operador de estación aeronáutica son de dos clases:
- a) operador de estación aeronáutica — tipo I; y
- b) operador de estación aeronáutica — tipo II.
- 4.6.1.4 El operador de estación aeronáutica — tipo I — nacional, habrá cumplido tres meses de servicios satisfactorios.
- El operador de estación aeronáutica — tipo II — internacional, habrá cumplido dos meses de servicios satisfactorios.

CAPÍTULO 6

- 6.1.1 a) Adicional: La evaluación médica Clase 1 también se aplica a alumnos pilotos aspirantes a licencias comerciales.
- b) La evaluación médica Clase 2 también se aplica a los solicitantes y titulares de:
- a) licencia de alumno piloto — aspirante a piloto privado;
- b) licencia de auxiliar de a bordo;
- c) licencia de técnicos mecánicos de mantenimiento de aeronaves — tipos I y II;
- d) licencia de piloto de ultraliviano;

- e) licencia de piloto de giroplano;
- f) licencia de encargado de operaciones de vuelo/observador de vuelo.

6.3.2.5.1 Después de los 40 años de edad, cada tres años, o cuando se considere necesario.

6.3.3.3 a) El solicitante deberá tener una agudeza visual de 20/20 o mejor en cada ojo separadamente, con lentes correctores o sin ellos.

Además, cuando esta norma se obtenga mediante lentes correctores, el efecto de refracción deberá estar dentro del margen de $\pm 3,5$ dioptrías (error esférico equivalente).

Cuando por defecto visual se requiera el uso de lentes de contacto, el solicitante deberá ser evaluado para comprobar que:

- a) la indicación médica es para esta clase de lentes;
- b) estos lentes corrigen el defecto visual (visión distante); y
- c) se demuestre su tolerancia al uso de estos lentes.

6.3.4.1 La frecuencia será cada tres años.

6.4.2.5 Además, el titular de una licencia que, según dictamen acreditado se haya restablecido satisfactoriamente de un infarto del miocardio, podrá ser considerado apto con las limitaciones y condiciones que la sección de medicina aeronáutica y la junta médica establezcan.

Los titulares de licencia a quienes se aplica este tipo de evaluación médica, con antecedentes de infarto del miocardio a quienes se les haya practicado con éxito tratamientos quirúrgicos de tipo puente socio-coronario, serán valorados individualmente por la sección de medicina aeronáutica, quien mediante una junta médica determinará su aptitud.

CAPÍTULO 2

- 2.8.1.3.1.1 b) Se considera que el solicitante de la licencia de piloto comercial — helicóptero ha cumplido este requisito cuando obtuvo la licencia de piloto privado — helicóptero.
-

CAPÍTULO 1

1.2, Nota 2 Los reglamentos peruanos incluyen también las siguientes licencias:

- alumno piloto;
- miembro de la tripulación de cabina;
- instructor de vuelo;
- instructor en tierra;
- operador del AFIS;
- inspector de mantenimiento;
- técnico de reparación de aeronaves.

1.2.5.2 Los reglamentos peruanos establecen los siguientes períodos para la presentación del informe de aptitud psicofísica:

- 12 meses para la licencia de piloto privado (avión y helicóptero);
- 12 meses para la licencia de piloto de planeador;
- 12 meses para la licencia de piloto de globo libre.

CAPÍTULO 2

2.1.10 Los reglamentos peruanos prescriben la restricción de las atribuciones de los pilotos que hayan cumplido 60 años únicamente para los pilotos al mando que actúan en servicios de transporte aéreo nacionales o internacionales por una remuneración o contratados en aviones que tengan una capacidad de más de 30 pasajeros y una capacidad máxima de carga de pago de más de 3 400 kg. En otras operaciones dichos pilotos pueden actuar como pilotos al mando o copilotos hasta los 65 años de edad.

2.5.1.3 Los reglamentos peruanos establecen los siguientes requisitos de experiencia aeronáutica para la licencia de piloto de transporte de línea aérea — avión:

El solicitante deberá haber completado por los menos 1 500 horas de vuelo como piloto; 250 horas de vuelo como piloto al mando o bien haber acumulado por lo menos 150 horas como piloto al mando y el tiempo de vuelo adicional necesario como copiloto desempeñando, bajo la supervisión del piloto al mando, las obligaciones y funciones de un piloto al mando; 500 horas de vuelo de travesía; 75 horas de vuelo por instrumentos, de las cuales un máximo de 25 pueden ser de vuelo por instrumentos en simulador; y 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto.

CAPÍTULO 1

1.2.2.1 En los reglamentos del Reino Unido se prevé la convalidación de las licencias de miembro de la tripulación de vuelo expedidas por Estados contratantes para volar con fines privados, siempre que el titular de la licencia no reciba remuneración. Se excluyen las atribuciones de la habilitación de vuelo por instrumentos o de la habilitación de instructor de vuelo. No se expide ningún certificado de convalidación.

1.2.5.2 La licencia de piloto privado tiene el siguiente período de validez en cuanto a la aptitud psicofísica:

pilotos de menos de 40 años: cinco años (véase la nota);

pilotos de 40 a 50 años: dos años;

pilotos de 50 a 70 años: un año;

pilotos de más de 70 años: seis meses.

Nota.— El certificado de aptitud psicofísica para una licencia de piloto privado o de alumno piloto, expedida antes de que el solicitante haya cumplido los 40 años, sólo será válido hasta que cumpla los 42 años.

CAPÍTULO 2

2.1.7 Sólo se cumple cuando el titular de una licencia de piloto ejecuta:

- a) un viaje regular;
- b) un vuelo en espacio aéreo controlado que requiera el cumplimiento de las reglas de vuelo por instrumentos;
- c) un vuelo de transporte público en una aeronave que exceda de 2 300 kg de masa total máxima.

También se expide una habilitación IMC (para condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos), que es una habilitación puramente nacional, de uso interno dentro de las fronteras del espacio aéreo del Reino Unido, las islas del Canal de la Mancha y la Isla de Man, para permitir el vuelo privado conforme a IFR en espacio aéreo de Clases D, E, F y G. No tiene equivalente en el sistema de la OACI, ya que no es una habilitación plena para vuelo por instrumentos.

2.1.9 El titular de una licencia de piloto comercial — avión — tendrá derecho a que se le acredite un tercio del tiempo de vuelo que haya pasado ejerciendo las funciones de mecánico de a bordo, hasta un máximo de:

- 900 horas que contarán como 300 horas para el otorgamiento de una licencia de piloto de transporte de línea aérea;
- a condición de que posea habilitaciones válidas como piloto y mecánico de a bordo para el tipo en el cual se ejercieron las funciones de mecánico de a bordo.

2.1.10 El Reino Unido ha establecido una exención respecto a la Orden de navegación aérea por la que se permite a los pilotos seguir realizando operaciones de transporte público en aeronaves de todo peso con tripulación múltiple hasta la edad de 65 años. En operaciones efectuadas con tripulación múltiple con un piloto de más de 60 años, el otro piloto deberá tener menos de 60 años.

2.3.1.3 El Reino Unido expide licencias de piloto privado de aeronaves microligeras, que pueden otorgarse con un mínimo de 15 horas. Esto entraña ciertas restricciones que desautorizan el transporte de pasajeros o el volar más allá de una distancia limitada desde el aeródromo. Estas restricciones pueden rescindirse cuando se adquiere un mínimo de 25 horas de experiencia. No hay disposición equivalente en la OACI.

- 2.3.2.1 El titular de una licencia de piloto privado que incluya una habilitación de instructor de vuelo válida para aeronaves microligeras o planeadores con motor de autolanzamiento podrá recibir remuneración para suministrar instrucción o realizar vuelos de ensayo sobre aeronaves microligeras o planeadores con motor de autolanzamiento, cuando lo haga como miembro de un club de vuelo con otro miembro del mismo club.
- 2.6.1.2.2 a) El requisito de tiempo de vuelo de travesía se ha establecido en 35 horas, como mínimo.
- 2.7.1.3.2 El requisito de vuelo de travesía es un solo vuelo con un aterrizaje a no menos de 25 millas marinas del punto de salida.
- 2.7.2.1 El titular de una licencia de piloto privado que incluya una habilitación de instructor de vuelo válida para helicópteros podrá recibir remuneración para suministrar instrucción o realizar vuelos de ensayo cuando lo haga como miembro de un club de vuelo con otro miembro del mismo club.
- 2.10.1.2.2 a) El requisito de tiempo de vuelo de travesía se ha establecido en 35 horas, como mínimo.
- 2.12.1 En la legislación del Reino Unido solamente se prevé la expedición de licencias de piloto comercial (planeadores). El vuelo de planeadores privados y de clubes está regulado por la Asociación Británica de Planeadores, cuyos certificados se otorgan bajo los auspicios de la *Fédération Aéronautique Internationale*.
- 2.12.1.1 El solicitante de una licencia de piloto comercial (planeador) deberá haber cumplido 18 años.
- 2.13.1.3 El Reino Unido sólo requiere un mínimo de seis lanzamientos y ascensiones, uno de los cuales debe ser en vuelo solo.

CAPÍTULO 4

- 4.2.1.1 La edad mínima para expedir una licencia es de 20 años cuando no hay habilitación de tipo, y 21 años cuando se incluye la habilitación de tipo.
- JAR-66 Certificación del personal — estipula 18 años como edad mínima para expedir licencia de mecánico certificado de Categoría A, y de 21 años para certificar técnicos de Categoría B1 o B2 o certificar mecánicos de Categoría C.
- 4.2.1.2 e) Límites de performance humana — en el módulo 9 de la JAR-66 y en el módulo 13 de la BCAR, Sección L, se ha incorporado un programa adecuado al respecto. Los exámenes sobre el tema se aplazarán hasta que haya libros de texto o documentos pertinentes que los candidatos puedan estudiar.
- 4.2.1.3 La experiencia mínima que se exige para expedir licencias en las categorías de sencilla o múltiple, es de cuatro años.
- JAR-66 Certificación del personal — la experiencia mínima que se exige para expedir licencia de mecánico certificado de Categoría A es de 3 años, 5 años para la licencia de técnico certificado de Categoría B1 o B2, y 3 años más para el titular de licencia de Categoría B1 o B2 que aspire a la licencia de mecánico certificado de Categoría C. A los principiantes graduados se les podrá expedir una licencia de Categoría C cuando hayan adquirido 3 años de experiencia.
- 4.2.1.4* Instrucción — El Reino Unido no exige que se complete un curso de instrucción para expedir la licencia básica o para ciertos tipos de aeronave.

* Método recomendado

- 4.2.1.5 Aptitud — El Reino Unido no exige una demostración de habilidad práctica. Se hace un examen de los conocimientos que tenga el candidato sobre procedimientos de mantenimiento, uso de herramientas solución de problemas y toma de decisiones.
- 4.2.2 Privilegios — El Reino Unido expide una licencia sin habilitación de tipo (licencia básica) que puede ser válida en una o más categorías. Esto no confiere certificación de privilegios, a menos que incluya un sello válido de habilitación de tipo o que se use combinadamente con una autorización de tipo expedida por una entidad de mantenimiento aprobada, para uso dentro de la organización.
- JAR-66 Certificación del personal — El Reino Unido otorga una licencia de mantenimiento de aeronaves que puede abarcar la categoría básica así como ciertos tipos específicos de aeronave. Esta licencia no confiere privilegios de certificación, pero sí puede usarse como base para obtener una certificación expedida por una entidad aprobada para usarse dentro de la organización.
- 4.4.1.1 La edad mínima es 20 años para las habilitaciones de control de aeródromo, control de aproximación o control de área y de 21 años para otras habilitaciones.
- 4.5 No se otorgan licencias de encargado de operaciones de vuelo/despachador de vuelo.

CAPÍTULO 6

- 6.1.1 El Reino Unido no emplea actualmente las mismas definiciones que la OACI en lo tocante a las clases de certificado médico para pilotos privados y controladores de tránsito aéreo. El certificado médico de Clase 3 del Reino Unido se expide a los pilotos privados pese a que la evaluación médica del certificado reúne o supera las normas de la Clase 2 de la OACI para pilotos privados. El Reino Unido exige a pilotos profesionales y controladores de tránsito aéreo que tengan certificado médico Clase 1 de la CAA que se ajusta a las normas médicas de la Clase 1 y 3 de la OACI, respectivamente. El certificado médico Clase 2 del Reino Unido se usa en el caso de pilotos con atribuciones profesionales limitadas y excede las normas de evaluación Clase 2 de la OACI.

Después de julio de 1999, a los pilotos privados del Reino Unido se les expedirá, inicialmente o a la renovación, certificados de evaluación Clase 2 de las JAA que reúnen o exceden las normas de la Clase 2 de la OACI. Como los certificados actuales de Clase 3 tienen una validez de 5 años, tal como se notificó en la diferencia anterior a 1.2.5.2, algunos de los certificados de Clase 3 de la CAA expedidos a pilotos privados, equivalentes a la Clase 2 de la OACI, seguirán en vigor hasta el mes de julio de 2004.

El Reino Unido seguirá expidiendo indefinidamente certificados de la CAA de Clase 1 a los controladores de tránsito aéreo para evitar confusión dentro del Reino Unido con el cambio de designaciones de certificado. En el momento oportuno se estudiará la adopción del designador de Clase 3 de la OACI para dicho personal cuando todos los pilotos privados hayan sido incorporados al sistema de clasificación de las JAA, o sea después de julio de 2004.

CAPÍTULO 1

1.2.5.2 Hasta la edad de 30 años los intervalos para informes de aptitud psicofísica son de 5 años.

CAPÍTULO 1

- 1.2.2 Las licencias extranjeras de miembro de la tripulación de vuelo se convalidan sin exámenes, sólo en casos excepcionales y con fines específicos, p. ej., exclusivamente para vuelos de entrega, de demostración y de instrucción.
- 1.2.5.2.1 Las licencias de piloto de transporte de línea aérea son válidas por seis meses, independientemente de la edad del titular.

CAPÍTULO 2

- 2.10 No se expiden habilitaciones de vuelo por instrumentos en las licencias de piloto de helicóptero.
-

CAPÍTULO 1

1.2.5.2 En Sudáfrica los requisitos son los siguientes:

- 60 meses para la licencia de piloto de planeador; y
- 60 meses para la licencia de piloto de globo libre.

En el caso de las licencias deportivas se expide un certificado médico de Clase 4 que es válido durante un plazo de 60 meses para uso privado únicamente. Sin embargo, cuando estas licencias suben a la categoría de uso comercial, se exigen certificados médicos de Clase 1 con una validez de 12 meses según la edad del solicitante.

CAPÍTULO 2 El conocimiento del comportamiento humano no es obligado.

2.1.10 La Administración de Aviación Civil de la República de Sudáfrica no permitirá que el titular de una licencia de piloto expedida por dicho país actúe después de cumplidos los 60 años como piloto al mando o como copiloto, según corresponda, de una aeronave dedicada al servicio aéreo internacional regular o a operaciones de transporte aéreo internacional no regular por remuneración o arrendamiento, salvo como miembro de una tripulación que cuente con varios pilotos, a reserva de que:

- a) el titular en cuestión sea el único piloto de la tripulación de vuelo que haya cumplido 60 años de edad; y
- b) la aeronave esté dotada de mandos dobles.

Ningún piloto se desempeñará como piloto en aeronaves dedicadas a operaciones de servicio aéreo internacional regular o no regular después de haber cumplido los 65 años.

2.3.1.3.2 Tres horas de vuelo de travesía solo.

CAPÍTULO 4

4.2.1.1 El solicitante habrá cumplido los 21 años.

4.5 No se expiden.

CAPÍTULO 6

6.2.3 Además de las pruebas de percepción de colores especificadas en el Anexo pertinente de la OACI, esta
6.2.4 Administración somete a los candidatos con deficiencias en la percepción de los colores a una prueba práctica. El propósito de la prueba es determinar los efectos en cuanto a la seguridad que tendrán tales deficiencias sobre el piloto durante el vuelo. Se enmendarán los certificados médicos de los candidatos que hayan completado con éxito las pruebas con el fin de reflejar las restricciones, según las repercusiones para la seguridad, que indique el funcionario que aplique las pruebas.

CAPÍTULO 2

- 2.1.10 Los titulares de licencias de piloto en Sudán están autorizados a volar en transporte aéreo comercial hasta cumplir los 65 años, en determinadas condiciones.
-

CAPÍTULO 1

1.2.5.2 Los plazos de validez de las licencias que requieren certificado médico de Clase 2 son los siguientes:

menos de 40 años de edad: 5 años;
edad entre 40 y 50: 2 años;
más de 50: 1 año.

CAPÍTULO 2

2.1.10 Los titulares de licencia de piloto comercial que cumplan los 67 años de edad ejercerán sus atribuciones conforme al Capítulo 2, 2.4.2.1 c) y d).

Los titulares de licencias de piloto de transporte de línea aérea que hayan cumplido los 65 años de edad no ejercerán de piloto al mando en aeronaves dedicadas a operaciones de transporte aéreo comercial.

El titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea que haya cumplido los 60 años podrá ejercer de piloto en aeronaves dedicadas a operaciones de transporte aéreo comercial, lo que comprende el transporte de pasajeros, carga y correo cuando sea miembro de una tripulación con pluralidad de pilotos siempre y cuando:

- a) dicho titular sea el único piloto de la tripulación de vuelo que haya cumplido los 60 años;
- b) los pilotos hayan recibido instrucción en incapacitación; y
- c) si ejerce de piloto al mando, el vuelo ha de ser dentro de Suecia únicamente, salvo que se haya recibido autorización individual de otros Estados contratantes.

CAPÍTULO 4

4.2.1.1 El límite de edad debería ser de 21 años.

CAPÍTULO 6

6.2.4 La percepción deficiente de colores es aceptable en el caso de pilotos alumnos y de aspirantes a las licencias de piloto privado — avión y helicóptero, licencia de piloto de planeador, licencias de piloto comercial — avión y helicóptero.

En las licencias se estampa un aviso “Restricciones debido a la percepción deficiente de colores” lo cual incluirá:

- a) vuelos durante el día únicamente;
- b) vuelos dentro de Suecia únicamente;
- c) para los titulares de licencia de piloto de planeador; licencias de piloto privado — avión y helicóptero; y licencia de piloto de aeronaves microligeras; vuelos dentro de Dinamarca, Finlandia, Islandia y Noruega;
- d) vuelos dentro de otros Estados contratantes a reserva de que dichos Estados lo autoricen; y

- e) vuelos a aeródromos con servicio de tránsito aéreo que requiera radiocomunicaciones en ambos sentidos.

6.3.2.23 En el caso de embarazo completamente normal, a la solicitante se la podrá considerar apta psicofísicamente hasta el fin del sexto mes de embarazo.

6.4.2.5.1* En el caso de los solicitantes de evaluación médica de Clase 2, los requisitos para hacerse un electrocardiograma en condiciones de reposo son los siguientes:

menos de 40 años de edad: al principio únicamente;
edad entre 40 y 50: cada 4 años;
más de 50: cada 3 años.

6.4.2.22 En el caso de embarazo completamente normal, a la solicitante se la podrá considerar apta psicofísicamente hasta el fin del sexto mes de embarazo.

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

4.2.1.1 Edad mínima: 18 años.

4.2.1.3 a) 1) Experiencia práctica: 4 años.

4.2.2.2 c) La experiencia práctica en los últimos 24 meses debe consistir en una acumulación de por lo menos seis meses.

CAPÍTULO 5 En la licencia no se consigna el lugar de nacimiento.

CAPÍTULO 1

1.2.4.4.1, No se han puesto en práctica.
1.2.4.5, 1.2.4.5.1,
1.2.4.8, 1.2.7
y 1.2.8

CAPÍTULO 2

2.1.4.2 En el reglamento no se incluyen requisitos específicos para las habilitaciones de tipo en aviones con pluralidad de tripulación.

2.3.1.2 d) Se aplican parcialmente.

e) Se aplican parcialmente.

f) Se aplican parcialmente.

g) No se han puesto en práctica.

j) Se aplican parcialmente.

k) Se aplican parcialmente.

m) No se han puesto en práctica.

2.3.1.3 180 km (100 NM) para la licencia de piloto privado — helicóptero.

2.3.1.5 No se han puesto en práctica.

2.3.2 La restricción de vuelo no remunerado no existe en el reglamento, y la restricción de no recibir remuneración se aplica únicamente al piloto al mando dedicado a las operaciones de transportar pasajeros.

2.4.1.2 f) Se aplican parcialmente.

g) Se aplican parcialmente.

h) Se aplican parcialmente.

i) No se han puesto en práctica.

k) No se han puesto en práctica.

m) Se aplican parcialmente.

n) Se aplican parcialmente.

o) No se han puesto en práctica.

p) No se han puesto en práctica.

r) No se han puesto en práctica.

- 2.4.2 La distinción entre las atribuciones de la licencia de piloto privado y la de piloto de transporte aéreo sigue basándose en 12 500 libras de MTOM.
- 2.5.1.2 f) Se aplican parcialmente.
- h) Se aplican parcialmente.
 - j) Se aplican parcialmente.
 - k) No se han puesto en práctica.
 - m) No se han puesto en práctica.
 - n) No se han puesto en práctica.
 - o) No se han puesto en práctica.
 - r) Se aplican parcialmente.
 - s) No se han puesto en práctica.
 - u) Se aplican parcialmente.
 - v) No se han puesto en práctica.
 - w) No se han puesto en práctica.
 - x) No se han puesto en práctica.
- 2.5.1.4 No se han puesto en práctica.
- 2.5.1.5 No se han puesto en práctica.
- 2.5.1.5.1.1 No se han puesto en práctica.
- 2.6.1.1 a) No se han puesto en práctica.
- b) Se aplican parcialmente.
 - c) Se aplican parcialmente.
 - f) No se han puesto en práctica.
 - g) Se aplican parcialmente.
 - h) No se han puesto en práctica.
 - j) Se aplican parcialmente.
 - k) No se han puesto en práctica.
 - l) No se han puesto en práctica.
 - m) No se han puesto en práctica.

- 2.6.1.3 No se han puesto en práctica.
- 2.6.1.4 a) y b) No se han puesto en práctica.
- c) Se aplican parcialmente.
- 2.7.1.2 g) y m) No se han puesto en práctica.
- 2.7.1.3 180 km (100 NM) para la licencia de piloto privado — helicóptero.
- 2.7.1.5 e) No se han puesto en práctica.
- 2.7.2 La restricción de vuelo no remunerado no existe en el reglamento, y la restricción de no recibir remuneración se aplica únicamente al piloto al mando dedicado a las operaciones de transportar pasajeros.
- 2.8.1.2 f) Se aplican parcialmente.
- g) Se aplican parcialmente.
- h) Se aplican parcialmente.
- i) No se han puesto en práctica.
- k) No se han puesto en práctica.
- m) Se aplican parcialmente.
- n) Se aplican parcialmente.
- o) No se han puesto en práctica.
- p) No se han puesto en práctica.
- r) No se han puesto en práctica.
- 2.8.2 La distinción entre las atribuciones de la licencia de piloto privado y la de piloto de transporte aéreo sigue basándose en 12 500 libras de MTOM.
- 2.9.1.2 f) Se aplican parcialmente.
- h) Se aplican parcialmente.
- j) Se aplican parcialmente.
- k) No se han puesto en práctica.
- m) No se han puesto en práctica.
- n) No se han puesto en práctica.
- o) No se han puesto en práctica.
- r) Se aplican parcialmente.
- s) No se han puesto en práctica.

- u) Se aplican parcialmente.
- v) No se han puesto en práctica.
- w) No se han puesto en práctica.
- x) No se han puesto en práctica.
- 2.9.1.4 No se han puesto en práctica.
- 2.9.1.5 No se han puesto en práctica.
- 2.9.1.5.1.1 No se han puesto en práctica.
- 2.10.1.1 a) No se han puesto en práctica.
- b) Se aplican parcialmente.
- c) Se aplican parcialmente.
- f) No se han puesto en práctica.
- g) Se aplican parcialmente.
- h) No se han puesto en práctica.
- j) Se aplican parcialmente.
- k) No se han puesto en práctica.
- l) No se han puesto en práctica.
- m) No se han puesto en práctica.
- 2.10.1.3 No se han puesto en práctica.
- 2.10.1.4 a) y b) No se han puesto en práctica.
- c) Se aplican parcialmente.
- 2.11.1.1 a) a j) Se aplican parcialmente.
- 2.11.1.1 k) y l) No se han puesto en práctica.
- 2.12.1.2 a) No se han puesto en práctica.
- b) Se aplican parcialmente.
- d) Se aplican parcialmente.
- e) No se han puesto en práctica.
- f) No se han puesto en práctica.
- g) No se han puesto en práctica.

- i) Se aplican parcialmente.
 - j) No se han puesto en práctica.
 - k) No se han puesto en práctica.
 - l) No se han puesto en práctica.
 - m) Se aplican parcialmente.
- 2.12.1.3.1 No se pone en práctica el tiempo mínimo de vuelo en planeador.
- 2.12.1.3.2 No se han puesto en práctica.
- 2.12.1.4 Se aplican parcialmente.

CAPÍTULO 3

- 3.3.1.2 b) Se aplican parcialmente.
- c) a r) No se han puesto en práctica.
 - s) Se aplican parcialmente.
 - t) No se han puesto en práctica.
- 3.3.1.3 Se requiere un mínimo de 100 horas de vuelo como mecánico de a bordo supervisado.

CAPÍTULO 4

- 4.3.1.2 d) y f) No se han puesto en práctica.
- 4.4.2.1 a) 2) No se cumplen o sólo parcialmente.
- 4)
 - 7)
 - 9)
- b) 1) No se cumplen o sólo parcialmente.
- 4)
 - 7)
 - 8)

CAPÍTULO 5

- 5.1.1 El formato de las licencias expedidas al personal no se ajusta a las normas de la OACI.
- 5.1.3

CAPÍTULO 6

Los requisitos médicos se basan en la versión anterior a 1982 del Anexo 1 hasta la Enmienda 157.

CAPÍTULO 2

2.1.10 Los pilotos al mando titulares de licencia tailandesa están autorizados a volar hasta los 61 años de edad.

CAPÍTULO 4

4.2 Tailandia está implantando los antiguos requisitos Tipo I o II para mecánicos de mantenimiento de aeronaves.

4.2.1.1 Edad: 22 años cumplidos.

4.2.1.3 Experiencia.

- a) Para el otorgamiento de una licencia con atribuciones para firmar el visto bueno de mantenimiento (certificado de seguridad para el vuelo), como mínimo:
 - 1) cuatro años; o bien
 - 2) un año cuando el solicitante haya completado satisfactoriamente un curso de instrucción reconocido que le proporcione un grado equivalente de experiencia práctica.

CAPÍTULO 1

1.2, Nota 2 Según el nivel de instrucción teórica, pericia y experiencia práctica, Ucrania expide a los especialistas en aviación civil licencias con los grados siguientes:

- pilotos (Grados 3, 2 y 1);
- navegantes (Grados 3, 2 y 1);
- mecánicos de a bordo (Grados 3, 2 y 1);
- operadores de estación aeronáutica (Grados 3, 2 y 1);
- controladores de tránsito aéreo (Grados 3, 2 y 1);
- mecánicos (técnicos) (Grados 3, 2 y 1).

El grado 1 es el más alto.

Además se expiden licencias al personal auxiliar de a bordo, operadores de vuelo e instructores en el servicio de paracaídas.

La licencia de piloto (Grado 1) se expide a pilotos del Grado 2 cuando satisfacen los requisitos establecidos y se comprueban su pericia y conocimientos profesionales.

1.2.5.2.1 El intervalo de 12 meses no se reduce en el caso de pilotos de más de 40 años.

CAPÍTULO 2

2.1.9.1 Cuando se expiden licencias o se otorga un grado superior a los pilotos, se tiene en cuenta la experiencia de vuelo siguiente:

- el total de horas de vuelo sin accidentes, independientemente de la capacidad en que el piloto haya actuado (piloto al mando o copiloto);
- las horas totales de vuelo solo como piloto al mando; y
- las horas de vuelo solo nocturno como piloto al mando.

2.1.9.2 Cuando se expiden licencias o se otorga un grado superior a los pilotos, se tiene en cuenta la experiencia de vuelo siguiente:

- el total de horas de vuelo sin accidentes, independientemente de la capacidad en que el piloto haya actuado (piloto al mando o copiloto);
- las horas totales de vuelo solo como piloto al mando; y
- las horas de vuelo solo nocturno como piloto al mando.

2.1.9.3 Cuando se expiden licencias o se otorga un grado superior a los pilotos, se tiene en cuenta la experiencia de vuelo siguiente:

- el total de horas de vuelo sin accidentes, independientemente de la capacidad en que el piloto haya actuado (piloto al mando o copiloto);
- las horas totales de vuelo solo como piloto al mando; y
- las horas de vuelo solo nocturno como piloto al mando.

2.1.10 El límite de edad no restringe al titular de licencia cuando ejerce como piloto al mando o como copiloto.

2.4 Esto corresponde a la licencia de piloto Grado 3 que se otorga al terminar la escuela aeronáutica. Los requisitos relativos a la edad, conocimientos, experiencia y pericia no son inferiores a los que se exigen para la licencia de piloto comercial. En la licencia se anota el grado de la misma y la habilitación respecto al tipo y clase de aeronave.

2.5 Esto corresponde a la clasificación de piloto de Grado 2. En la licencia de piloto se anotan el grado otorgado (Grado 2) y la habilitación respecto al tipo y clase de aeronave. Para la licencia de piloto de Grado 1, los requisitos relativos a la experiencia superan a los que se exigen para la licencia de piloto de transporte de línea aérea.

2.5.1.1 La edad mínima es de 18 años.

CAPÍTULO 3

3.2.1.3.1 Al haber terminado el programa de instrucción aprobado de navegante en un establecimiento docente, el solicitante recibe la licencia de navegante.

3.3.1.3.1 Cuando el solicitante ha terminado el programa de instrucción aprobado de mecánico de a bordo, recibe la licencia correspondiente.

3.4 Se toman medidas para expedir la licencia de radioperador de a bordo. Los requisitos para expedir la licencia corresponden a los que figuran en el Anexo 1, 3.3 (séptima edición). No se expide licencia de operador radiotelefonista de a bordo.

CAPÍTULO 1

- 1.2.4.5.1 Ni en el reglamento ni en las instrucciones se hace previsión respecto a las medidas apropiadas a tomar en caso de declaración falsa por parte de los solicitantes.
- 1.2.4.8 Ni en el reglamento ni en los procedimientos existe ninguna disposición que regule la entrega de evaluaciones médicas cuando no se satisfacen plenamente las normas médicas prescritas en el Anexo 1, Capítulo 6.
- 1.2.7 No existe ninguna disposición en el reglamento o en las instrucciones que rija el uso de sustancias psicoactivas.
- 1.2.8 No hay ningún sistema para certificar e inspeccionar los centros de instrucción aeronáuticos, ni para dar el visto bueno y supervisar la instrucción aprobada que se reciba localmente o en establecimientos extranjeros de instrucción.
-

CAPÍTULO 2 Los conocimientos exigidos a los pilotos privados, pilotos comerciales, pilotos de transporte de línea aérea y para la habilitación de vuelo por instrumentos no comprenden todos los requisitos correspondientes del Anexo 1.

2.1.5.2 El reglamento no contiene el requisito de otorgar la habilitación de tipo en aeronaves con pluralidad de tripulación.

2.3.1.3.2 Para la licencia de piloto privado el requisito de vuelo de travesía solo es de tres horas.

2.3.2 No se objeta que los pilotos privados reciban remuneración.

2.4.2 La línea que separa las atribuciones de mando en las licencias de piloto comercial y de piloto de transporte de línea aérea sigue basándose en la masa máxima de despegue en lugar del número de tripulantes.

2.5.1.3.1 La experiencia para la licencia de piloto de transporte de línea aérea se establece en 1 200 horas.

2.7.2 No se objeta que los pilotos privados reciban remuneración.

2.8.2 La línea que separa las atribuciones de mando en las licencias de piloto comercial y de piloto de transporte de línea aérea sigue basándose en la masa máxima de despegue en lugar del número de tripulantes.

CAPÍTULO 3

3.3.1.3.1 La experiencia requerida para la licencia de mecánico de a bordo es 50 horas.

CAPÍTULO 4

4.1.1 Para la licencia de controlador de tránsito aéreo no se impone ningún requisito respecto a conocimientos, aptitud o experiencia.

CAPÍTULO 6 Los requisitos médicos que contiene el reglamento no han sido enmendados para recoger los cambios hechos a los SARPS del Capítulo 6 del Anexo 1 desde la Enmienda 157. La última enmienda que se hizo a este respecto data de la versión del Anexo 1 anterior a 1982.