



**Décima Séptima Reunión del Panel de Expertos en Licencias al Personal y
Medicina Aeronáutica (RPEL/17)**

**Informe de la Quinta teleconferencia efectuada con los expertos en licencias al personal
(Plataforma GoToMeeting, 20 de septiembre de 2022)**

1. Convocatoria

La teleconferencia fue convocada mediante correo electrónico del 13 de septiembre de 2022 enviado por el Comité Técnico a todos los expertos en licencias al personal acreditados por los Estados, en cumplimiento a lo indicado en la Comunicación SA6300 del 17 de junio del 2022, cursada por el Coordinador General del SRVSOP con la convocatoria de la reunión y la distribución de tareas para las notas de estudio.

2. Fecha y hora de la reunión

La teleconferencia se realizó el día martes 20 de septiembre de 2022, en el horario de 9:00 a 11:00 a.m. (hora de la ciudad de Lima).

3. Participantes

1. Marcelo Soriano	ANAC Argentina
2. Sr. Marcus Fernandes Ramos	ANAC Brasil
3. Sr. Rodrigo Tribeño	DGAC Bolivia
4. Sr. Carlos Stuardo	DGAC Chile
5. Ing. Alfonso Liz	DGAC Chile
6. Sr. Juan Alfonso Doval	IACC Cuba
7. Sra. Miriam Valdelamar	AAC Panamá
8. Sr. Jorge López Vásquez	DGAC Perú
9. Sra. Karen Espinoza	DGAC Perú
10. Sra. Silvana Tonello	DINACIA Paraguay
11. Sr. Edward Rodríguez	INAC Venezuela
12. Sra. Ana María Díaz Trenneman	Experta PEL Comité Técnico – SRVSOP

La Sra. Laura Mateus de AEROCIVIL de Colombia disculpó su asistencia por motivos de trabajo.

4. Asuntos tratados

La experta del Comité Técnico del SRVSOP, dio inicio a la reunión agradeciendo a todos los participantes su asistencia.

A continuación, el Sr. Marcus Fernandes Ramos presentó las modificaciones de la NE/01 referida a la propuesta para incluir en el LAR 61 los requisitos para la licencia de piloto de aeronave deportiva liviana (LSA), la misma que actualmente está siendo aplicada en varios Estados de la Región, así como por la EASA y la FAA en sus reglamentos de pilotos. Al respecto, indicó que en esta oportunidad se referiría a las mejoras que fueron sugeridas en la teleconferencia celebrada el 31 de agosto de 2022, brindando un resumen de las propuestas de enmienda de los LAR 61, 141 y 67:

Referencia de las secciones, párrafos o definiciones modificadas y/o incorporadas	Justificación
LAR 61 - Capítulo A Sección 61.001 Definición de LSA	Necesidad de establecerse la correcta definición de aeronaves deportivas livianas, tal como está establecido en el LAR 21, para definir el alcance de la regulación.
LAR 61 - Capítulo A 61.020 Licencias otorgadas en virtud de este reglamento.	Necesidad de incluir una licencia específica para pilotos de aeronaves deportivas livianas.
LAR 61 - Capítulo B – Licencias y habilitaciones para pilotos. Sección 61.305 Licencias y habilitaciones	Necesidad de incluir en la relación de licencias que establece el LAR 61, la licencia de piloto de aeronaves deportivas livianas, así como las habilitaciones de clase correspondientes. En este caso conforme a la experiencia que se tiene en la región, se establecerá esta licencia solo con la habilitación de categoría de avión, con habilitaciones de clase monomotores terrestres y monomotores hidroavión.
LAR 61 - Capítulo D – Licencia de piloto privado. Créditos en base a la experiencia de vuelo de los pilotos que ya poseen esta licencia y requieren la licencia de piloto privado de avión.	Necesidad de establecer en el reglamento un límite de créditos de experiencia de vuelo para el piloto de aeronave deportiva liviana que requiera obtener una licencia de piloto privado.
LAR 61 – Incorporación de Capítulo O - Licencia de piloto de aeronave deportiva liviana. Secciones desde el 61.1600 hasta la 61.1680	Necesidad de definir todos los requisitos técnicos para la obtención de una licencia de piloto de aeronave deportiva liviana, así como los requisitos relacionados con los instructores de vuelo.
LAR 141 - Capítulo A - Definición de LSA Sección 141.005	Necesidad de establecer la correcta definición de aeronaves deportivas livianas, toda vez que en este reglamento está previsto un nuevo apéndice sobre el contenido del curso teórico y en vuelo que aplicará un CIAC 141.
LAR 141 – Incorporación del Apéndice 20 con el contenido de un curso de instrucción (teórico y en vuelo).	Necesidad de estandarizar los requisitos con otros cursos para pilotos, estableciendo un nuevo Apéndice 20 con el contenido del curso de formación para esta licencia, tanto teórico y en

Referencia de las secciones, párrafos o definiciones modificadas y/o incorporadas	Justificación
	vuelo, tomando como referencia la estructura del curso de piloto privado.
LAR 67 – Definición de clase de certificación médica Sección 67.020	Necesidad de incluir en el LAR 67 la clase correspondiente para el titular de esta licencia, asignándole la certificación médica Clase 2.

Seguidamente, señaló que para una mejor referencia se está incluyendo en la nota de estudio una matriz para reflejar la referencia cruzada entre los nuevos requisitos a incorporar en los LAR, así como las referencias de reglamentos de base que se han tomado para ello y la justificación de los mismos.

También se mencionó que en relación a la experiencia de vuelo que se requiere para la licencia, se había realizado un ajuste tomando en consideración los reglamentos actuales de la FAA y EASA.

En lo que se refiere al instructor de vuelo, se indicó que tal como se recomendó en la teleconferencia anterior se había tomado la estructura y requisitos generales establecidos para un piloto de globo libre, incluyendo los requisitos de horas de vuelo que tiene la EASA para esta calificación.

Finalizada la exposición, los participantes en la reunión comentaron los siguientes puntos:

- Conforme a la propuesta de la Sección 61.520 que se refiere a la experiencia de vuelo para postular a una licencia de piloto privado, se está proponiendo que al piloto de aeronave deportiva liviana se le estaría reconociendo una hora por cada hora realizada en estas aeronaves, hasta un límite de 25 horas totales, con lo cual solo se le exigiría la diferencia de realizar 15 horas de vuelo en la categoría avión, preguntándose si ello podría afectar la seguridad operacional.

Al respecto, se explicó que se ha tomado como base lo establecido por la EASA y lo que tiene también Brasil; sin embargo, se ha considerado flexibilizar este requisito, para no hacerlo muy restrictivo, dado que esas normas tienen condiciones adicionales que no se considerarían críticas para que se tenga el derecho de acceder a este crédito.

Asimismo, el experto de Chile señaló que considera que es apropiado otorgar un crédito mayor en este caso al piloto de aeronave deportiva liviana, porque la transición de vuelo de ésta a un avión monomotor convencional radica básicamente en que el monomotor tiene mayor peso y mayor potencia, por lo que con 10 o 15 horas se hace una transición segura, sin ningún riesgo para la seguridad operacional.

En cuanto a los conocimientos aeronáuticos se comentó que el piloto debería tener los mismos conocimientos para un piloto privado, tal como se ha establecido en la propuesta, porque las materias de conocimientos aeronáuticos son las mismas para el piloto y, en el caso de una transición, lo que tendría que realizar sería el curso apropiado de la aeronave.

- Otro aspecto que se preguntó es la norma que se aplicaría a una persona que ya posee la habilitación de vuelo en la licencia de piloto comercial por ejemplo y quiere ser instructor de vuelo en aeronaves deportivas livianas.

En este punto el relator de la nota de estudio indicó que si una persona es piloto privado de avión puede ejercer como piloto de LSA, aplicando el principio de jerarquía de las aeronaves tal como se realiza la FAA y Brasil. En este caso, se podría aplicar el mismo criterio para los instructores; sin embargo, consideraba que este requisito tendría que analizarse detenidamente durante la reunión presencial.

- En cuanto a la formación del piloto LSA también se preguntó si este piloto tendría que recibir una instrucción específica para realizar acrobacia aérea u otras maniobras que pueden realizar los pilotos deportivos, dado que no solo la formación se limitaría a despegar, volar en travesía y aterrizar.

En este punto se explicó que existe una diferencia con la licencia de piloto LSA, toda vez que esta licencia no está destinada a que el piloto pueda realizar maniobras acrobáticas, por lo cual se indicó que para evitar confusiones sería bueno incluir esta condición en las restricciones del titular de la licencia.

- Seguidamente, se compartió la experiencia de Argentina en cuanto a pasar de una licencia de privado a una de LSA, indicando que en años anteriores se había desarrollado un proyecto para emitir una certificación de esta licencia lo cual no se concretó y que en él se había considerado para este caso que el piloto recibiera un curso de adaptación, el mismo que consistía en un número de horas mínimas de vuelo, así como establecido restricciones para que no pueda volar en espacio aéreo controlado y solo diurno.
- Asimismo, se informó que en Uruguay se desarrolló un proyecto similar a Argentina para que puedan volar estos pilotos en zonas no controladas, lo cual se denominó permiso para piloto deportivo con 25 horas de vuelo.

En relación a estos comentarios, el relator indicó que existe una diferencia significativa con la licencia de piloto LSA, porque las limitaciones que se comentan están dirigidas a las LSA experimentales que no pueden volar en espacio aéreo controlado y solo son operadas por el dueño de la aeronave.

También se comentó que la licencia de piloto LSA que se propone establecer en el LAR 61, está dirigida a operar aeronaves que cuentan con un certificado de aeronavegabilidad especial señalado en la Sección 21.868, este punto podría revisarse en la reunión presencial.

- A continuación, se compartió la experiencia de Chile que indicó que tienen escuelas de vuelo que operan con aeronaves deportivas livianas, que no son experimentales y que operan sin ningún problema, inclusive estas aeronaves vienen certificadas para dar instrucción en vuelo desde la fábrica, sin ningún problema en la aeronavegabilidad.

En este punto, la Experta PEL recalcó la importancia de tener claridad en la aplicación de cada requisito que se está considerando en el reglamento, dado que también se tienen que establecer los métodos aceptables de cumplimiento (MAC) y el material explicativo e informativo (MEI) correspondiente en una circular de asesoramiento.

- Igualmente, se planteó una inquietud en el sentido de existir el caso que un alumno piloto haya acumulado horas de vuelo en avión en un curso digamos tradicional de un CIAC, pero que por circunstancias económicas ha logrado solo tener 30 horas de vuelo y no obtenido la licencia de piloto privado. Podría este alumno aplicar a una licencia de piloto LSA con éstas horas.

En este caso, en la práctica en Chile los CIAC han reconocido las horas, pero igual le hacen el curso completo y evalúan que alcance la pericia para ser presentado a la AAC para las evaluaciones correspondientes. En el caso de Brasil conforme a la regulación los CIAC hacen previamente una evaluación para los créditos que pudiera tener el alumno y poder determinar la fase de entrenamiento que les puede corresponder, con las horas mínimas para la licencia.

- En el caso de un CIAC que recién empezaría con esta licencia, se preguntó cómo se haría para designar a los primeros instructores de vuelo. En este punto, se indicó que definitivamente ese instructor tendría que cumplir con 15 horas de vuelo como piloto al mando de un LSA.
- En el caso de Venezuela, se compartió la experiencia que tienen aviones LSA que utilizan para la expedición de la licencia de piloto privado, sin ningún problema para la seguridad operacional y la aeronavegabilidad de estas aeronaves.

Concluidas las intervenciones, se solicitó que el Apéndice 20 del LAR 141 donde figura el curso para la licencia de piloto LSA sea revisado por pilotos que conforma el Panel, en cuanto a las horas propuestas y maniobras de vuelo, ofreciéndose el Sr. Carlos Stuardo de Chile a realizarlo y comentar los resultados en la reunión presencial.

Por su parte, la Experta PEL del CT recalcó la importancia de tener claridad en la aplicación de cada requisito que se está considerando en el reglamento, dado que también se tienen que establecer los métodos aceptables de cumplimiento (MAC) y el material explicativo e informativo (MEI) correspondiente en una circular de asesoramiento, por lo cual en la reunión presencial se tratarían las inquietudes que se han manifestado para llegar a un enfoque armonizado por todos.

5. Finalización

La teleconferencia terminó a las 11:30 a.m. (hora de Lima), quedando la Experta PEL del Comité Técnico a cargo del desarrollo y envío del informe al Panel PEL/MED. Asimismo, expresó su agradecimiento a todos los asistentes a esta reunión.
