

Unificando criterios en tiempos de cambio.

La aviación es una disciplina de precisión, y la formación de sus profesionales es el pilar sobre el que se sustenta toda la seguridad del sistema. Los instructores de vuelo, no solo enseñan a volar; forjan el criterio, la disciplina y el conocimiento que definirán la carrera de las futuras generaciones de pilotos.

La reciente publicación de la Resolución 651/2025 y la correspondiente enmienda a la RAAC Parte 61 marcan un punto de inflexión en nuestra regulación aeronáutica. Lejos de ser un simple ajuste, esta normativa introduce cambios estructurales que buscan modernizar y agilizar nuestra actividad, desde la creación de la figura del examinador designado hasta la redefinición de los requisitos para licencias y habilitaciones.

Toda evolución normativa trae consigo un período de adaptación y, naturalmente, una serie de interrogantes. Es en este contexto que la Federación Argentina de Aeroclubes (FADA), en su rol de nexo y soporte para la comunidad, ha elaborado el presente documento.

Este trabajo no pretende ser un dictamen, sino una herramienta de diálogo y un punto de partida para el análisis colectivo. Recopila las inquietudes más recurrentes que hemos recibido y las respuestas consolidadas, con el objetivo de facilitar la comprensión y promover la unificación de criterios entre quienes tenemos la responsabilidad de impartir instrucción.

La correcta y homogénea aplicación de la norma es fundamental para evitar confusiones, optimizar los procesos de formación y fortalecer la seguridad operacional. Invitamos a cada instructor a utilizar esta guía como material de consulta y a participar activamente en el debate constructivo que nos permitirá, a todos, navegar esta transición con el mayor profesionalismo y asertividad.

**COMITE EJECUTIVO DE LA
FEDERACIÓN ARGENTINA DE AERoclUBES**

Análisis para Instructores de Vuelo PPA.

Claves de la Nueva Resolución 651/2025 y la Enmienda a la RAAC 61

Sobre la normativa de referencia y en base a consultas que nos hacen llegar, creemos conveniente compartir este documento con las preguntas, respuestas y tabla comparativa sobre la implementación de esta norma, que, si bien busca modernizar y agilizar el sistema, presenta varios puntos que merecen un análisis detallado entre nuestros Instructores de Vuelo para unificar criterios y asegurar una correcta aplicación.

A continuación, se plantean una serie de preguntas destinadas a abrir el debate y clarificar las dudas que podrían surgir.

Fecha de Implementación.

Antes de abordar las dudas, es crucial tener claro que la medida principal entró en vigencia a partir de su publicación en el Boletín Oficial, es decir, el **19 de septiembre de 2025**. Sin embargo, la resolución establece diferentes plazos para la adecuación de ciertos requerimientos específicos, los cuales se detallan en las preguntas a continuación.

Preguntas para debate entre Instructores de Vuelo.

1. Sobre la Transición y Plazos

La resolución establece un cronograma con múltiples fechas límite que debemos tener muy presentes.

- **Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase:** Sabiendo que esta licencia se elimina, ¿qué asesoramiento práctico debemos dar a los pilotos que la poseen? La norma dice que hasta el **1 de enero de 2026** mantendrán su vigencia, atribuciones y limitaciones. ¿La transición a la nueva estructura es automática o requiere algún trámite por parte del titular? ¿Cómo afecta esto la progresión de carrera de quienes aspiraban a obtenerla?
- **Cursos Teóricos:** Los cursos teóricos finalizados antes del **31 de diciembre de 2025** serán válidos para acreditar la instrucción. ¿Significa esto que un alumno que termine su curso teórico el 30 de diciembre de 2025 puede rendir los nuevos exámenes teóricos que entrarán en vigencia 120 días hábiles después de la resolución? ¿Cómo manejamos la transición de contenidos para los alumnos que están a mitad de su cursada?
- **Experiencia Reciente (Sección 61.57):** Se establece un plazo de cumplimiento hasta el **31 de diciembre de 2027** para la Sección 61.57. ¿Cómo debemos interpretar y aplicar los requisitos de experiencia reciente de la nueva RAAC 61 (3 despegues y aterrizajes en 90 días) en contraste con el plazo extendido que da la resolución? ¿Aplicamos la nueva norma de inmediato o seguimos con el criterio anterior hasta 2027?
- **Nuevos Exámenes Teóricos:** La resolución indica que los nuevos exámenes de conocimiento entrarán en vigencia dentro de los **120 días hábiles administrativos** desde la aprobación de la norma. ¿Cómo prepararemos a nuestros alumnos para estos nuevos exámenes si los programas de instrucción reconocida recién serán aprobados dentro de los 30 días hábiles? ¿Existirá un período de convivencia entre los exámenes viejos y los nuevos?

2. Sobre la Figura del Examinador Designado.

La incorporación del examinador designado es uno de los cambios más significativos para agilizar el sistema.

- **Rol y Alcance:** ¿Cuál será el procedimiento exacto para coordinar un examen con un examinador designado? ¿Tendrán la misma potestad que un Inspector de ANAC para aprobar o desaprobar a un alumno?
- **Conflicto de Intereses:** La norma prohíbe al examinador evaluar a un postulante que él mismo haya instruido, salvo autorización de ANAC. En la práctica, especialmente en aeródromos del interior con pocos instructores calificados, ¿cómo se gestionará esta limitación para no generar demoras?
- **Afectación a un CIAC:** El requisito de que un examinador deba estar afectado a un CIAC y prestar servicio obligatorio a terceros, ¿cómo se implementará? ¿Quién coordinará la asignación de turnos para otros CIAC? ¿Qué sucede con los examinadores que ANAC designe sin estar afectados a un CIAC?

3. Sobre los Cambios en Licencias y Habilitaciones.

La nueva RAAC 61 modifica requisitos y atribuciones que impactan directamente en nuestra enseñanza.

- **Operación VFR Nocturno (Piloto Privado):** La nueva norma incluye 3 horas de instrucción nocturna como requisito para la licencia de Piloto Privado de Aviación. Para los pilotos con licencia emitida antes del 1 de enero de 2026 sin esta habilitación, se requiere acreditar dicha experiencia y obtener una constancia del instructor en la bitácora. ¿Esta "adaptación" requiere un programa específico o queda a criterio de cada instructor?
- **Experiencia Reciente Nocturna:** La Sección 61.57 (b) establece que para operar de noche como PIC se deben haber realizado 3 despegues y aterrizajes nocturnos en los últimos 180 días, o bien, mantener vigente la habilitación de vuelo por instrumentos (HVI). ¿Un piloto privado con HVI vigente pero sin vuelos nocturnos en 6 meses está automáticamente habilitado para llevar pasajeros de noche?
- **Repaso de Vuelo (Sección 61.56):** El repaso de vuelo bienal ahora consiste en un mínimo de 1 hora de instrucción en tierra y 1 hora de instrucción en vuelo. ¿Qué temas específicos debemos cubrir obligatoriamente en la hora teórica para que el repaso sea considerado válido y cómo debemos documentarlo más allá de la firma en el libro de vuelo?

4. Crédito por experiencia de vuelo de un Piloto de Planeador para acceder a la Licencia de Piloto Privado de Aviación.

La principal ventaja para un piloto de planeador es la reducción en el total de horas de vuelo requeridas para la licencia de Piloto Privado de Aviación.

- **Requisito de Horas Totales:** La norma general exige 40 horas de vuelo en avión.
- **Crédito Aplicable:** Si el piloto de planeador acredita tener al menos 100 horas de vuelo en planeador, se le reconocerá un crédito de 10 horas sobre el total de horas de vuelo requeridas.

- Total de Horas a Volar en Avión: Gracias a este crédito, el piloto solo necesitará completar un mínimo de 30 horas de vuelo en avión.
- Límite del Crédito: Es importante destacar que 10 horas es la disminución máxima que se puede aplicar por acumulación de créditos.

Dentro de las 30 horas de vuelo que deberá realizar en avión, tendrá que cumplir con los mínimos de instrucción en doble comando, vuelo solo y travesías especificados en la Sección 61.109 (a) de la RAAC 61.

5. Requisitos para la habilitación de Instructor de Vuelo de Avión.

Para poder optar a la habilitación de Instructor de Vuelo, el postulante debe cumplir con los siguientes requisitos:

1. Edad Mínima:

- Haber cumplido **dieciocho (18) años** de edad.

2. Licencia Base Requerida:

- Ser titular de una licencia de **Piloto Comercial de Avión vigente**.

3. Habilitaciones Adicionales Necesarias:

- Poseer la habilitación de **Vuelo por Instrumentos (HVI)** vigente en su licencia.

4. Experiencia de Vuelo Mínima:

- Acreditar un total de **200 horas de vuelo como Piloto al Mando**.
- Dentro de esa experiencia, debe haber realizado al menos **5 horas de vuelo en avión** (la categoría para la que solicita la habilitación) en los últimos **seis (6) meses** previos a la solicitud.

5. Instrucción y Formación Pedagógica:

- Haber aprobado un **curso de instrucción teórica** que abarca temas como el proceso de aprendizaje, técnicas de enseñanza efectiva, preparación de lecciones, actuación humana y análisis de errores de los alumnos.
- Haber aprobado satisfactoriamente un **curso práctico de técnicas de instrucción de vuelo** bajo la supervisión de un instructor calificado, donde se practican las demostraciones y la corrección de errores frecuentes.

6. Exámenes ante la Autoridad Aeronáutica:

- Aprobar un **examen de conocimientos teóricos** específico para la habilitación de instructor.
- Aprobar una **prueba de pericia en vuelo** ante un Inspector de la ANAC o un examinador designado, donde deberá demostrar su capacidad para impartir instrucción en todas las fases del vuelo.

A continuación, se abordan preguntas de manera estructurada.

1. Sobre la Transición y Plazos.

- **Licencia de Piloto Comercial de Primera Clase:**

- **Confirmación:** Efectivamente, esta licencia se elimina del esquema normativo.

- **Transición:** Los titulares actuales de esta licencia mantendrán plenamente su vigencia, atribuciones y limitaciones hasta el **1 de enero de 2026**. La eliminación de la licencia no requiere un trámite activo por parte del piloto antes de esa fecha. El objetivo de esta medida es simplificar el esquema de licencias y, al mismo tiempo, ampliar las posibilidades laborales de los Pilotos Comerciales en el ámbito internacional, donde la licencia de Primera Clase no tiene un correlato. Los Departamentos de la Dirección de Licencias al Personal establecerán y comunicarán los procedimientos administrativos necesarios para la adecuación de legajos una vez cumplido el plazo.

- **Validez de Cursos Teóricos:**

- Los cursos teóricos finalizados antes del **31 de diciembre de 2025** serán válidos para acreditar la instrucción. Los exámenes teóricos vigentes continuarán hasta que los nuevos entren en vigor. Por lo tanto, un alumno que finalice su curso bajo el programa actual deberá rendir los exámenes correspondientes a dicho programa. La entrada en vigencia de los nuevos exámenes (dentro de los 120 días hábiles) estará precedida por la aprobación de los nuevos programas de instrucción (dentro de los 30 días hábiles), dando tiempo a los CIACs y alumnos para adaptarse. No habrá una convivencia de sistemas de examen; uno reemplazará al otro.

- **Experiencia Reciente (Sección 61.57):**

- El plazo de cumplimiento hasta el **31 de diciembre de 2027** es un período de gracia para que toda la comunidad de pilotos se adapte al nuevo requisito de 3 despegues y 3 aterrizajes en los últimos 90 días. Si bien hasta esa fecha no se sancionará el incumplimiento de la nueva sección, la recomendación de esta Autoridad es que todos los instructores comiencen a aplicar y enseñar este estándar de inmediato como una buena práctica de seguridad operacional. Fomentar la adaptación temprana evitará problemas de cumplimiento a futuro.

- **Nuevos Exámenes Teóricos:**

- El cronograma fue diseñado para una transición ordenada. Primero, se aprobarán y publicarán los nuevos programas de instrucción reconocida (plazo de 30 días hábiles)¹². Posteriormente, habrá un período hasta la implementación de los nuevos exámenes (plazo total de 120 días hábiles). Este intervalo es precisamente para que los Centros de Instrucción, instructores y alumnos estudien los nuevos contenidos y se preparen adecuadamente.

2. Sobre la Figura del Examinador Designado.

- **Rol y Procedimiento:**

- El examinador designado es una persona calificada y autorizada por la ANAC para tomar pruebas de pericia y verificaciones de competencia en nuestro nombre. Sus evaluaciones tendrán la misma validez que las de un Inspector de la ANAC. La Dirección Nacional de Seguridad Operacional y la Dirección de Licencias al Personal están trabajando en los

procedimientos detallados para la solicitud de turnos y la gestión de exámenes, los cuales serán comunicados oficialmente dentro del plazo de 90 días hábiles estipulado.

- **Conflicto de Intereses:**

- La normativa es clara: un examinador no debe evaluar a un postulante que él mismo haya instruido. Sin embargo, la regulación contempla la posibilidad de que la ANAC autorice excepciones. Esta provisión está pensada para casos justificados, como los que ocurren en localidades con un número limitado de personal calificado. Se establecerá un procedimiento formal para solicitar dicha autorización, garantizando siempre la objetividad del examen.

- **Afectación a un CIAC:**

- La RAAC 61 establece que los examinadores podrán estar afectados a un CIAC, con la obligación de prestar servicios a terceros, o bien ser designados directamente por la ANAC sin esta afectación. Este sistema mixto busca garantizar la máxima cobertura federal y disponibilidad. Los mecanismos de coordinación para la asignación de turnos a terceros serán definidos en los procedimientos que se encuentran actualmente en desarrollo.

3. Sobre Cambios en Licencias y Habilitaciones.

- **Operación VFR Nocturno (Piloto Privado):**

- Para los pilotos privados con licencia emitida antes del 1 de enero de 2026, la adaptación no requiere un curso formal, sino acreditar la experiencia mínima que exige la nueva norma: 3 horas de instrucción de vuelo nocturno que incluyan 10 despegues y 10 aterrizajes. Es responsabilidad del instructor de vuelo impartir esta instrucción, asegurarse de que el piloto es competente y dejar la constancia correspondiente en el libro de vuelo. La calidad y el contenido de esa instrucción quedan bajo el criterio profesional del instructor habilitado.

- **Experiencia Reciente Nocturna:**

- La redacción de la Sección 61.57(b) es precisa. Para actuar como PIC de noche, el piloto debe cumplir una de dos condiciones: tener 3 despegues y aterrizajes nocturnos en los últimos 180 días o mantener una habilitación de vuelo por instrumentos (HVI) vigente. Por lo tanto, un piloto privado con HVI vigente cumple con el requisito de experiencia reciente para operar de noche, incluso si no ha realizado vuelos nocturnos en ese período. La competencia que se demuestra para mantener vigente una HVI se considera un estándar superior que abarca la aptitud para el vuelo nocturno VFR.

- **Repaso de Vuelo (Sección 61.56):**

- La norma exige que la hora de instrucción en tierra incluya un repaso de las reglas generales de vuelo, de tránsito aéreo y de operación. La hora de vuelo debe repasar las maniobras que el instructor considere necesarias para que el piloto demuestre seguridad. Si bien la regulación no exige un detalle exhaustivo en la bitácora, recomendamos como buena práctica que el instructor anote brevemente los temas repasados en tierra, además de certificar la finalización satisfactoria del repaso general.

Tabla de Preguntas y Respuestas sobre la Resolución 651/25 y RAAC 61.

Preguntas...	Respuestas...
1. SOBRE LA TRANSICIÓN Y PLAZOS.	
¿Qué hacemos con la licencia de Piloto Comercial de Primera Clase? ¿Cómo es la transición para sus titulares?	Se elimina la licencia para simplificar el esquema y mejorar la compatibilidad internacional. Los titulares actuales mantendrán su vigencia y atribuciones hasta el 1 de enero de 2026 . No se requiere un trámite inmediato; la ANAC comunicará los procedimientos de adecuación a su debido tiempo.
Los cursos teóricos finalizados antes del 31/12/2025 son válidos. ¿Con qué examen rendirán los alumnos y cómo se manejará la transición de contenidos?	Un alumno que termine el curso bajo el programa actual rendirá los exámenes correspondientes a ese programa . La entrada en vigencia de los nuevos exámenes (120 días hábiles) será posterior a la de los nuevos programas (30 días hábiles), dando tiempo para la adaptación. No habrá una convivencia de sistemas de examen.
¿Cómo aplicamos la nueva regla de experiencia reciente (Sección 61.57) si hay un plazo de cumplimiento hasta el 31/12/2027?	El plazo hasta 2027 es un período de gracia . Aunque no será sancionable hasta esa fecha, la recomendación de ANAC es que se enseñe y aplique el nuevo estándar de inmediato (3 despegues y aterrizajes en 90 días) como una buena práctica de seguridad operacional.
2. SOBRE LA FIGURA DEL EXAMINADOR DESIGNADO.	
¿Cuál será el procedimiento para coordinar un examen con un examinador designado y qué autoridad tendrá?	El examinador actúa con delegación de la ANAC y sus evaluaciones tienen la misma validez que las de un Inspector . Los procedimientos formales para la solicitud de turnos y gestión se comunicarán dentro de los 90 días hábiles estipulados en la resolución.
¿Cómo se gestionará la prohibición de	La norma prevé que la ANAC pueda

Preguntas...	Respuestas...
que un examinador evalúe a su propio alumno en localidades con pocos instructores calificados?	autorizar excepciones en casos justificados. Se establecerá un procedimiento formal para solicitar dicha autorización, garantizando siempre la objetividad de la evaluación.
¿Cómo funcionará la afectación de examinadores a un CIAC con obligación de servir a terceros?	El sistema es mixto: habrá examinadores afectados a CIACs y otros designados directamente por ANAC sin esa afectación. Esto busca asegurar una amplia cobertura federal. Los mecanismos de coordinación serán definidos en los procedimientos que se están desarrollando.
3. SOBRE CAMBIOS EN LICENCIAS Y HABILITACIONES.	
¿Cuál es el procedimiento para que los pilotos privados con licencias antiguas obtengan la habilitación de vuelo nocturno VFR?	No requiere un curso formal. El piloto debe completar la experiencia mínima de la nueva norma (3 hs de instrucción nocturna con 10 despegues/aterrizajes). El instructor imparte la instrucción, verifica la competencia y lo deja asentado en el libro de vuelo del piloto.
¿Un piloto privado con Habilidad de Vuelo por Instrumentos (HVI) vigente puede volar de noche con pasajeros si no ha volado de noche en los últimos 180 días?	Sí. La Sección 61.57(b) establece que se debe cumplir una de dos condiciones: 3 despegues/aterrizajes nocturnos en 180 días O mantener la HVI vigente. La competencia para la HVI se considera un estándar superior que cubre la aptitud VFR nocturna.
¿Qué temas debemos cubrir en la hora teórica del Repaso de Vuelo bienal?	La norma exige un repaso de reglas generales de vuelo, de tránsito aéreo y de operación general . Se recomienda como buena práctica que el instructor anote brevemente en la bitácora los temas repasados, además de certificar la finalización satisfactoria del repaso.
Con la nueva RAAC 61, ¿cómo accede un Piloto de Planeador a la	El Piloto de Planeador debe cumplir con todos los requisitos generales para la

Preguntas...	Respuestas...
licencia de Piloto Privado de Avión y qué créditos se le reconocen?	licencia de Piloto Privado de Avión (examen teórico, de pericia y CMA vigente). La ventaja principal es un crédito de horas: si el piloto acredita al menos 100 horas de vuelo en planeador, se le reconocerá una disminución de 10 horas sobre el total de vuelo requerido. Por lo tanto, en lugar de 40 horas, solo necesitará completar 30 horas de vuelo en avión, cumpliendo dentro de ese total los mínimos de instrucción, vuelo solo y travesías que exige la Sección 61.109 (a).
¿Cuáles son los requisitos puntuales para obtener la habilitación de Instructor de Vuelo de Avión bajo la nueva RAAC 61?	El aspirante debe cumplir con lo siguiente: • Edad mínima: 18 años. • Licencia base: Ser titular de una licencia de Piloto Comercial de Avión vigente. • Habilitación adicional: Poseer la habilitación de Vuelo por Instrumentos (HVI) vigente. • Experiencia de vuelo: Acreditar 200 horas como Piloto al Mando, incluyendo 5 horas en avión en los últimos 6 meses. • Formación: Aprobar un curso teórico y práctico de técnicas de instrucción. • Exámenes: Aprobar un examen teórico y una prueba de pericia específicos para la habilitación ante la ANAC o un examinador designado