

CONSULTAS RECIBIDAS Y RESPUESTAS (**EN COLOR**) AL JEFE DE INSTRUCTORES DEL AERoclub ROSARIO, PABLO GOYTIA, QUE NOS ESCRIBE CONSULTANDO:

1) “¿Para la obtención de la licencia de Piloto privado de avión se eliminan los tiempos mínimos (30 días) y máximos (2 años)?”

En base a la documentación proporcionada, específicamente el **Anexo RAAC Parte 61**, la respuesta es afirmativa: **en la nueva normativa no se establecen explícitamente los tiempos mínimos (30 días) ni máximos (2 años) para la realización del curso** como requisitos para la obtención de la Licencia de Piloto Privado de Avión, a diferencia de lo que regulaciones anteriores pudieran estipular.

A continuación, se detallan los requisitos de tiempo y experiencia que sí figuran en la nueva norma:

1. Eliminación de referencias a duración calendario del curso En la **Subparte E - Licencia de Piloto Privado**, sección **61.103 (Requisitos para el otorgamiento)** y sección **61.109 (Experiencia de vuelo)**, no se menciona ningún límite de tiempo calendario mínimo (como los 30 días) ni máximo (como los 2 años) para completar las horas de vuelo requeridas. Los requisitos se centran en cumplir con los objetivos de instrucción, conocimientos y un total de horas de vuelo, independientemente del tiempo calendario que tome acumularlas.

2. Requisitos de experiencia (Horas) Para obtener la licencia, el alumno debe acreditar un total de horas, no una duración de curso:

- **Total:** 40 horas de instrucción y vuelo solo (o 35 horas si es en un curso de instrucción reconocida certificado).
- **Detalle:** Esto debe incluir al menos 20 horas de doble comando y 10 horas de vuelo solo.

3. Plazos de validez vigentes que sí aplican Aunque no hay un tiempo máximo para el curso en sí, existen plazos de validez para documentos y exámenes que el alumno debe tener en cuenta:

- **Autorización de Alumno Piloto:** Tiene una vigencia de **24 meses** (2 años). Si el alumno no completa su entrenamiento de "vuelo solo" dentro de este periodo, deberá renovar esta autorización, pero la norma no indica que pierda las horas de vuelo acumuladas.
- **Examen teórico:** Debe haber sido aprobado dentro de los **12 meses** precedentes a la fecha de la prueba de pericia en vuelo.
- **Certificación del Instructor:** La declaración del instructor en el libro de vuelo, asegurando que el alumno es competente para la prueba de pericia, tiene una validez de **30 días**.

Conclusión La nueva regulación flexibiliza los tiempos de formación, eliminando la restricción rígida de completar el curso en un mínimo de 30 días o un máximo de 2 años global. El enfoque cambia hacia el cumplimiento de las **40 horas de experiencia** y la demostración de pericia, manteniendo únicamente la vigencia de 24 meses para la autorización de alumno piloto para volar solo.

Para entenderlo mejor: Es como una carrera universitaria donde se eliminan los plazos máximos de permanencia; el alumno no está obligado a recibirse en un tiempo calendario específico, siempre y cuando cumpla con todas las materias (horas de vuelo) y apruebe el examen final, manteniendo vigente su matrícula de estudiante (autorización de alumno piloto) para las prácticas.

2) “¿Dentro las horas previstas para la obtención de la licencia no se requiere mínimo de horas de navegación en instrucción pero si 5hs de travesía en vuelo solo?? Las horas de travesía en instrucción entrarían dentro de las 20 doble comando? “

En base a la **RAAC Parte 61**, procedo a responder tus dos interrogantes respecto a la **Licencia de Piloto Privado de Avión**:

1. ¿No se requiere mínimo de horas de navegación en instrucción, pero sí 5 horas de travesía en vuelo solo?

Es correcto. La normativa establece explícitamente un requisito de horas para la travesía en **vuelo solo**, pero no fija una cantidad mínima de horas específicas para la travesía en **doble comando** (instrucción), aunque sí exige que se reciba dicha instrucción.

- **Vuelo Solo:** La Sección **61.109 (a)(1)(ii)** exige expresamente "diez (10) horas de vuelo solo diurno en el avión... incluyendo cinco (5) horas de vuelo de travesía".
- **Vuelo en Instrucción (Doble Comando):** La Sección **61.109 (a)(1)(i)** exige "Veinte (20) horas de instrucción en doble mando" en general, sin desglosar un mínimo de horas exclusivo para la navegación.
- **Contenido Obligatorio:** Aunque no hay un "mínimo de horas" fijado, la **Sección 61.106 (a)(10)** establece que el solicitante **debe recibir instrucción** de vuelo y demostrar competencia en "vuelos de travesía por referencia visual, navegación a estima y cuando las haya, con radioayudas para la navegación". Es decir, el alumno debe volar navegación con el instructor, pero la cantidad de horas dependerá del tiempo necesario para alcanzar la competencia, sin un piso legal numérico.

2. ¿Las horas de travesía en instrucción entrarían dentro de las 20 doble comando?

Sí. Cualquier instrucción de vuelo recibida, incluida la práctica de navegación o travesía realizada con el instructor, computa dentro de las **20 horas de instrucción en doble mando** requeridas como mínimo total.

La norma indica que el total de 40 horas debe incluir "por lo menos" esas 20 horas de instrucción. Dado que la "instrucción de vuelo" (Sección 61.106) incluye obligatoriamente los vuelos de travesía, estas horas forman parte integral del paquete de horas de doble comando.

Resumen de requisitos de travesía para Piloto Privado de Avión:

1. **Instrucción (Doble comando):** Se debe realizar instrucción de travesía (obligatorio como tema), y estas horas se suman a las 20 horas totales de doble comando. No tienen mínimo específico.
2. **Vuelo Solo:** Se requieren **5 horas** específicas de travesía.
3. **Vuelo largo:** Se requiere realizar un vuelo de travesía de un mínimo de 150 millas náuticas (270 km) con aterrizajes completos en dos aeródromos diferentes.

Para visualizarlo: Las 20 horas de doble comando son una "bolsa general" donde el instructor debe enseñarte todas las maniobras, incluyendo la navegación. Las 10 horas de vuelo solo son más específicas, y la norma te obliga a que la mitad de esa "bolsa de vuelo solo" (5 horas) la dediques exclusivamente a navegar (travesía).

3) “El piloto privado de avión recién recibido ya podría transportar pasajeros eliminándose el requisito de las 25hs de seguridad?”

En base al **Anexo RAAC Parte 61**, la respuesta es **afirmativa**: bajo la nueva normativa **se ha eliminado el requisito de volar 25 horas de seguridad** (o experiencia posterior a la licencia) para que un Piloto Privado de Avión pueda transportar pasajeros.

A continuación, se detallan los puntos clave que sustentan esta modificación en la **Subparte E - Licencia de Piloto Privado**:

1. **Habilitación inmediata para transporte de pasajeros (sin fines de lucro)** La Sección **61.115 (Atribuciones y limitaciones)** establece que el piloto privado puede desempeñarse como piloto al mando de cualquier aeronave en la que se encuentre habilitado en vuelos sin fines de lucro.

- La norma permite explícitamente compartir gastos operativos con los **pasajeros** (combustible, aceite, tasas), sin establecer un periodo de carencia o acumulación de horas posterior a la obtención de la licencia.

2. El requisito de seguridad se traslada a la "Experiencia Reciente" En lugar de exigir un bloque de 25 horas iniciales, la seguridad operacional ahora se gestiona mediante la **experiencia reciente** continua. Según la Sección 61.57 (a):

- Ninguna persona puede actuar como piloto al mando llevando pasajeros a menos que, dentro de los **90 días precedentes**, haya realizado **3 despegues y 3 aterrizajes** en la aeronave de la misma categoría y clase.
- Nota: Para los pilotos privados (a diferencia de otras licencias), este requisito de recencia se extiende hasta **180 días** en ciertos casos, pero la norma general de seguridad para llevar pasajeros se centra en estar "al día" con los aterrizajes.

3. Comparación con otras categorías (donde la restricción SÍ se mantiene) Es importante notar que la eliminación aplica a la categoría **Avión**. La autoridad mantuvo restricciones similares para otras categorías, lo que confirma que la eliminación para "Avión" es intencional:

- **Ultralivianos (ULM):** No pueden llevar pasajeros hasta transcurridos **3 meses** de la licencia y haber volado **24 horas** como piloto al mando.
- **Planeador:** Requiere acumular **10 horas** de vuelo como piloto de planeador antes de llevar pasajeros.
- **Globo libre:** Requiere acreditar **35 horas** de vuelo total antes de llevar pasajeros por remuneración o arrendamiento.

Conclusión El Piloto Privado de Avión recién recibido está habilitado legalmente para transportar pasajeros desde el momento en que obtiene su licencia, siempre y cuando sus vuelos no sean comerciales (sin fines de lucro) y cumpla con la experiencia reciente de despegues y aterrizajes.

Para entenderlo mejor: Antes, el sistema trataba al piloto nuevo como "en periodo de prueba" (las 25 horas). Ahora, el sistema confía en que el examen de pericia certificó la competencia, y cambia el enfoque a la "actualidad" (recencia): no importa si tienes 25 o 1000 horas, si no aterrizaste 3 veces en los últimos meses, no puedes llevar pasajeros.

4) “Ahora los analíticos de los cursos teóricos vencen a los 12 meses. Si bien en el escrito entre FADA y las escuelas de vuelo se considera como un cambio positivo, debería analizarse para el caso del alumno Piloto Privado de Avión. No todas las personas dentro de los 12 meses terminan su curso y la mayoría comienzan la practica y la teoría al mismo tiempo. En ese caso los 12 meses serían un limitante teniendo el alumno que rendir todo nuevamente. Los CIAC que dan la teoría tienen distintas fechas de inicio por lo que el alumno intenta acomodarse a su conveniencia por carga horaria, duración y forma de cursado. Sería de utilidad que en este caso la autoridad prevea una prórroga de 180 días o un año más solicitando autorización.”

Tu análisis es sumamente pertinente y toca un punto crítico en la logística de la instrucción de vuelo, especialmente para alumnos que no se dedican a esto a tiempo completo. Basándonos estrictamente en la documentación proporcionada (**RAAC Parte 61**), tu observación es correcta: la normativa impone una ventana de tiempo rígida que podría generar cuellos de botella.

A continuación, desglosamos lo que dice la norma respecto a tu inquietud y la viabilidad de la prórroga que sugieres:

1. La limitación de los 12 meses es taxativa La Sección 61.39 (a) establece como requisito previo para la prueba de pericia en vuelo:

*"Haber aprobado el examen de conocimientos teóricos requerido dentro de los **doce (12) meses precedentes** a la fecha de la prueba de pericia en vuelo, transcurrido este plazo el examen deberá ser repetido en su totalidad".*

Esto confirma tu preocupación: el sistema vincula la "frescura" del conocimiento teórico directamente con el examen práctico. Si un alumno aprueba la teoría al principio de su formación (como suele suceder en cursos concurrentes) y se demora más de un año en completar las 40 horas de vuelo (por clima, dinero o disponibilidad de avión), el examen teórico vence y debe rendirlo nuevamente.

2. ¿Existe la prórroga que sugieres en la norma? Revisando exhaustivamente el texto de la nueva RAAC 61 provisto, **no existe ninguna cláusula que contemple prórrogas de 180 días o un año** por motivos de fuerza mayor o demoras operativas para la validez del examen teórico. La norma es binaria en este aspecto: o está dentro de los 12 meses, o se debe repetir el examen.

3. Diferencia entre "Curso" y "Examen" Es importante hacer una distinción técnica basada en el texto:

- **El Curso (Instrucción):** La norma pide demostrar que se ha completado satisfactoriamente la instrucción teórica.
- **El Examen:** La caducidad de los 12 meses aplica al **examen aprobado** ante la autoridad.
- **Consecuencia:** Si el alumno se demora en volar, no necesariamente dice la norma que debe hacer el curso (ir a clases) de nuevo, sino que debe **repetir el examen** ("el examen deberá ser repetido en su totalidad"). Solo se exige retornar a un centro de instrucción para recibir un curso teórico completo si se reprueba el examen en **tres oportunidades**.

4. Régimen Transitorio (Un alivio temporal) Aunque no soluciona el problema de fondo que planteas para el futuro, la **Resolución 651** ofrece un paraguas para los alumnos actuales en su **Artículo 4º**:

"Dispóngase que los cursos teóricos finalizados antes del 31 de diciembre del 2025, podrán ser presentados para acreditar la instrucción teórica exigida..."

Conclusión y Análisis Tu propuesta de una prórroga sería muy útil para alinear la normativa con la realidad de los aeroclubes y los alumnos "part-time". Actualmente, la norma genera una presión: el alumno debe calcular muy bien cuándo rendir el teórico ante la ANAC para no hacerlo demasiado pronto si prevé que su instrucción práctica será lenta.

Para entenderlo mejor: La norma actual funciona como un ticket de estacionamiento de 12 horas; si tardas 13 horas en volver al auto (terminar las horas de vuelo), te ponen una multa (tienes que rendir el examen de nuevo), sin importar si el tráfico estaba pesado o si tuviste una emergencia. Tu sugerencia busca agregar un "tiempo de gracia" para esas situaciones.

5) “En el punto 61.133 se especifica "(e) Si cuenta con las habilitaciones correspondientes, desempeñarse, con fines de lucro, como Instructor de Vuelo o Ayudante de instructor de vuelo, en aeronaves o dispositivos de instrucción para simulación de vuelo de la categoría apropiada". Cuales son las atribuciones, responsabilidades y requisitos para catalogar como ayudante?”

Basado en la documentación proporcionada, específicamente el **Anexo RAAC Parte 61**, existe un detalle importante: si bien el término "Ayudante de instructor de vuelo" aparece mencionado en la sección **61.133 (Atribuciones y limitaciones del Piloto Comercial)**, la normativa **no define una categoría, habilitación o lista de requisitos específicos e independientes para la figura de "Ayudante"** en el resto del documento.

Por lo tanto, bajo el marco de la RAAC 61 provista, para ejercer funciones de instrucción (ya sea como titular o como "ayudante") con fines de lucro, se aplica el principio general establecido en el mismo punto 61.133: se debe contar con las **"habilitaciones correspondientes"**.

Al no existir una "Habilitación de Ayudante", los requisitos legales para desempeñar ese rol son los mismos que para obtener la **Habilitación de Instructor de Vuelo (Subparte I)**.

A continuación, se detallan los requisitos y atribuciones que aplicarían para cualquier piloto que desee impartir instrucción (incluyendo el rol de ayudante), según la **Subparte I**:

1. Requisitos para el otorgamiento (Sección 61.172)

Para estar habilitado legalmente para dar instrucción, el piloto debe cumplir con lo siguiente,:

- **Edad:** Haber cumplido 18 años.
- **Licencia previa:** Ser titular de una licencia de **Piloto Comercial** (o superior) vigente con la habilitación de la aeronave apropiada.
- **Habilitación Instrumental:** Debe poseer la habilitación de vuelo por instrumentos si va a instruir en aviones monomotores, multimotores o aeronaves de despegue vertical.
- **Experiencia:** Acreditar un mínimo de **200 horas de vuelo como piloto al mando**, incluyendo al menos 5 horas en la misma categoría y clase de aeronave en los 6 meses precedentes a la solicitud.
- **Exámenes:** Aprobar un examen de conocimientos teóricos y una prueba de pericia ante un inspector de la ANAC o examinador designado.

2. Atribuciones (Sección 61.183)

Una vez obtenida la habilitación, el instructor (o ayudante con habilitación) está facultado para,:

- Proporcionar instrucción en vuelo y en simuladores para licencias de piloto (Privado, Comercial) y habilitaciones.
- Impartir la instrucción teórica requerida.
- Autorizar vuelos "solo" de alumnos pilotos y vuelos de travesía (firmando el libro de vuelo).
- Certificar en el libro de vuelo de un alumno que está preparado para rendir exámenes.

3. La figura del "Alumno Instructor" (Sección 61.177)

La única figura "previa" o de asistencia en formación que menciona la norma es la que ocurre durante el curso de instructor. El aspirante debe practicar la instrucción bajo la supervisión de un instructor reconocido, ocupando el asiento del instructor mientras el instructor supervisor ocupa el de piloto al mando. Sin embargo, esto es una etapa formativa y no un cargo laboral remunerado ("con fines de lucro") hasta que no se obtiene la habilitación final.

Conclusión Aunque la norma menciona el cargo de "Ayudante", no crea una licencia "junior" con requisitos menores. Para catalogar y trabajar como tal, legalmente **se requieren las mismas credenciales que un Instructor de Vuelo pleno**: Licencia Comercial, 200 horas de vuelo como piloto al mando y la Habilitación de Instructor de Vuelo aprobada.

Para entenderlo mejor: Es como en la medicina; puedes ser "Médico Residente" o "Jefe de Servicio", pero ambos deben tener obligatoriamente el título de Médico y la matrícula habilitante. La distinción de "Ayudante" es probablemente un cargo funcional interno dentro de una escuela de vuelo, no una licencia distinta ante la autoridad aeronáutica.

6) “Siempre dije que la autoridad debe normar el tipo de leyenda que se espera de un instructor para cada caso. En este nuevo cambio normativo en todo momento se indica que el

instructor deberá dejar debida constancia tanto a piloto y a alumnos de muchas cosas. Encuentro muy engorroso como cada uno lo hará si no hay aclaración. Por ejemplo, Dejo constancia que el Sr. XX XX recibió instrucción en la aeronave C182 para realizar las atribuciones de la Licencia de Piloto Comercial por haber rendido en una aeronave LSA? (Referencia de la norma: 61.133 f) Aquellos pilotos que han obtenido la licencia de piloto comercial utilizando una aeronave monomotor terrestre categoría Aeronave Deportiva Liviana, antes de ejercer las atribuciones en una aeronave monomotor terrestre categoría Avión, deberá recibir instrucción de vuelo por un instructor de vuelo, que lo habilite a operar la aeronave en forma segura, dicha instrucción de vuelo deberá estar registrada en el libro de vuelo personal de vuelo del piloto;”

*Se comprende perfectamente tu inquietud. Es una observación muy frecuente en la comunidad de instrucción cuando se implementan cambios normativos que exigen "dejar constancia" o "certificar competencia" sin proveer un apéndice con la fraseología estándar obligatoria (a diferencia del **Apéndice C** que sí estandariza la autorización de "Vuelo Solo").*

*Basado en el (Anexo RAAC 61), efectivamente la norma **no provee un texto "verbatim" (palabra por palabra)** para la situación descrita en el artículo **61.133 (f)**. Esto deja la responsabilidad de la redacción en manos del instructor, lo cual puede generar inseguridad jurídica si no se redacta con precisión.*

*A continuación, se analizan los componentes que **obligatoriamente** debe tener esa leyenda según el texto legal para que quedes cubierto como instructor y el alumno habilitado legalmente:*

Análisis del Requisito (Sección 61.133 f)

El texto exige tres condiciones clave:

- 1. Acción:** Recibir instrucción de vuelo.
- 2. Objetivo:** Habilitar a operar la aeronave en forma segura (transición de LSA a Avión estándar).
- 3. Registro:** Estar registrada en el libro de vuelo personal.

Propuesta de redacción (Leyenda sugerida)

*Tu ejemplo es conceptualmente correcto, pero para darle mayor robustez legal y vincularlo directamente a la norma, una redacción técnica adecuada que cumple con los requisitos de la **Sección 61.51 (Libro de Vuelo)** y **61.133 (f)** sería:*

"Certifico haber impartido instrucción de vuelo al piloto [Nombre y Apellido] en la aeronave [Modelo y Matrícula], encontrándolo/a competente para operarla en forma segura conforme a lo requerido por la RAAC 61.133 (f) para el ejercicio de las atribuciones de Piloto Comercial."

¿Por qué esta redacción?

- 1. "Certifico haber impartido instrucción":** Cumple con la obligación del instructor de registrar la instrucción dada (61.183 b).
- 2. "Encontrándolo competente... segura":** Cierra el requisito de seguridad operacional que pide el inciso (f). No solo diste la hora, sino que validaste la aptitud.
- 3. "Conforme a RAAC 61.133 (f)":** Citar el artículo exacto es la mejor defensa ante una inspección. Elimina la ambigüedad de "por qué se hizo este vuelo".

Otros casos similares en la nueva norma

*Tiene razón en que esto se repite. La norma utiliza la figura de "constancia debida" en varios puntos nuevos donde antes quizás se exigían horas rígidas o exámenes formales. Otro ejemplo claro es el régimen transitorio para **Vuelo Nocturno (61.111)**, donde también se pide que el instructor "deje constancia... de la aptitud para operar VFR nocturno".*

Recomendación práctica para el Instructor: Ante la falta de un "Apéndice de Fraseología" oficial en la norma:

1. Utilice siempre sellos o escrituras que citen el **Artículo e Inciso específico** de la RAAC 61 que justifica la instrucción (ej. "Instrucción Diferencias LSA/Avión RAAC 61.133(f)").
2. Asegúrese de firmar, aclarar y colocar su número de licencia e instrucción vigente, ya que la validez de esa constancia depende enteramente de la vigencia de su habilitación de instructor (**61.183**).

Para entenderlo mejor: Piense en esto como una receta médica magistral. Aunque no hay un formulario impreso preestablecido por la autoridad sanitaria para esa mezcla específica, la "receta" es válida legalmente siempre que contenga: el diagnóstico (la norma a cumplir), el remedio (la instrucción dada), la firma del profesional (tuya) y la fecha.

7) “Por ultimo, debería ANAC especificar si va a diseñar una nueva hoja de libro de vuelo para poder cumplir con el punto 61.51 apartado 4 (i). En el formato actual, de que manera se puede anotar el tipo de aproximación y nombre del piloto de seguridad?”

En base a la documentación analizada (**Anexo RAAC Parte 61**), procedemos a responder tu consulta sobre el registro de la experiencia de vuelo por instrumentos y el formato del Libro de Vuelo:

1. Sobre la necesidad de un nuevo diseño de hoja por parte de la ANAC La documentación actual establece los requisitos de **contenido** que debe tener el registro, pero no especifica ni ordena explícitamente el rediseño físico inmediato de las hojas del Libro de Vuelo existente. La norma pone la responsabilidad en el piloto de asegurar que la información requerida quede asentada: "Las anotaciones **deben incluir** el lugar y el tipo de cada aproximación instrumental realizada y, si procede, el nombre del piloto de seguridad".

2. ¿Cómo anotar estos datos en el formato actual? Dado que los libros de vuelo actuales no suelen tener columnas específicas para "Tipo de aproximación" o "Nombre del Piloto de Seguridad", y considerando que la norma exige que estos datos figuren para validar la experiencia, la forma correcta de proceder es utilizar la columna de "**Observaciones**":

- **Lugar y Tipo de Aproximación:** Debe detallarse en el espacio de Observaciones (por ejemplo: "ILS RWY 11 SAVZ" o "VOR RWY 35 SAZM"). Esto es vital para cumplir con el requisito de que la anotación incluya el "lugar y el tipo".
- **Nombre del Piloto de Seguridad:** En vuelos por instrumentos **simulados** (donde el piloto lleva gafas o visera limitadora), es obligatorio registrar el nombre del piloto de seguridad. Esto también deberá consignarse en Observaciones (por ejemplo: "Safety Pilot: Juan Pérez - Lic. 12345").

Resumen del requisito (Sección 61.51 (c)(4)): Para que una hora de vuelo por instrumentos sea válida legalmente, el piloto debe registrar:

1. Si fue en condiciones **reales o simuladas** (columnas existentes).
2. El **lugar y tipo de aproximación** (en Observaciones).
3. El **nombre del piloto de seguridad** si fue simulado (en Observaciones).

Para entenderlo mejor: Piense en el Libro de Vuelo como un cheque bancario. Aunque el cheque tiene casilleros predefinidos (fecha, monto, firma), a veces es necesario escribir datos adicionales obligatorios (como "al dorso" o en el memo) para que el banco lo acepte. Aquí ocurre lo mismo: aunque no haya una "casilla" pre-impresa para el nombre del piloto de seguridad, la "ley bancaria" (RAAC 61) exige que el dato esté escrito en el documento para que el "depósito" (la hora de vuelo) sea válido.