



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el ente público, especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, constituido mediante Ley No. 491-06, de fecha 22 de diciembre del 2006, a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en todo el territorio dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente No. 4-30-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo, D. N. <http://www.idac.gov.do>; debidamente representado por su titular, Director General, **Dr. MARCELINO ALEJANDRO HERRERA RODRIGUEZ**.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que de conformidad con el artículo 34 de la citada Ley *“El Director o Directora General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la presente ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil y tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución”*.

CONSIDERANDO TERCERO: Que de conformidad con el literal h) del artículo 26 de la precitada Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) *“elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago”*.

CONSIDERANDO CUARTO: Que en el ámbito aeronáutico se define al personal aeronáutico como aquel que desempeña a bordo de las aeronaves o en tierra las funciones técnicas propias de la aeronáutica, relacionadas con la conducción, dirección, operación, cuidado y servicio de las aeronaves.

CONSIDERANDO QUINTO: Que para ejercer o desempeñar las funciones técnicas relacionadas con la actividad aeronáutica se requiere que el personal involucrado en la misma posea las correspondientes licencias y certificados médicos expedidos por la Autoridad Aeronáutica.

CONSIDERANDO SEXTO: Que mediante la Resolución No. 001-2007, del 25 de enero del año 2007, dictada por el director general del IDAC se aprobó y puso en vigencia el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-61) sobre Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

CONSIDERANDO SEPTIMO: Que en fecha 15 de octubre de 2013, mediante Resolución No. 007/2013, fue modificada la Resolución No. 005/2013, del 07 de agosto de 2013, que actualizó el RAD-22, sobre Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y Otros Documentos Técnicos, a fin de actualizar el procedimiento y las responsabilidades administrativas para la emisión, actualización o enmienda de dichos documentos, de conformidad con las nuevas disposiciones legislativas que se habían dictado desde su promulgación.

CONSIDERANDO OCTAVO: Que el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD) 22, en su subsección 22.27(a), establece que la responsabilidad de la elaboración de una nueva normativa o de la propuesta de enmienda a los Reglamentos y Manuales Guías existentes la tendrán, en principio, las direcciones de áreas que tengan que ver con la aplicabilidad de los mismos.

CONSIDERANDO NOVENO: Que se hace necesario modificar, tanto el RAD 61, como los demás Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RADs), cuantas veces sea apropiado y necesario para adecuarlos a las nuevas realidades institucionales y necesidades de la aviación civil dominicana que permitan garantizar la seguridad operacional de la aviación civil bajo el cumplimiento de las normas y procedimientos que demandan los nuevos tiempos.

Vista: La Constitución de la República, del 26 de enero de 2010.

Vista: La Ley de Aviación Civil Dominicana, No. 491-06, del 22 de diciembre del año 2006, publicada en la Gaceta Oficial No. 10399, del 28 de diciembre de 2006.

Visto: El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD).

Vista: La Resolución No. 001/07, del 25 de enero del año 2007, que aprobó y puso en vigencia el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-61) sobre Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica; y sucesivas enmiendas.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

Vistas: La Resolución No. 029/2008, de fecha 14 de noviembre de 2008, que establece el cambio definitivo de las licencias del personal aeronáutico, matrículas de aeronaves y certificados de aeronavegabilidad.

Vista: La Resolución No. 006/2011, de fecha 22 de febrero de 2011, que exime por un plazo de noventa (90) días al personal aeronáutico dominicano, del cumplimiento de la Subsección 61.11, literal b), del Reglamento Aeronáutico Dominicano RAD 61, sobre Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica.

Visto: El expediente remitido desde la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, relativo al cumplimiento del procedimiento para enmendar el RAD-61 sobre Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica.

POR TALES MOTIVOS, el Director General del IDAC, en el ejercicio de las facultades y atribuciones legales otorgadas por la Ley No. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana.

RESUELVE:

PRIMERO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 61) Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica, Sección “A” - Generalidades, para que en lo adelante exprese lo siguiente:

“Sección “A” – Generalidades. Subsecciones **61.1(b)(2)(i)**. Una persona que posee un certificado o licencia válida de instructor de teoría aeronáutica bajo el RAD 61, y está en cumplimiento con la subsección 61.217, cuando está conduciendo entrenamiento de teoría de acuerdo con los privilegios y limitaciones de su licencia de instructor de teoría aeronáutica; **61.1(b)(2)(ii)**. Una persona que posee un certificado o licencia de Instructor de Vuelo Autorizado bajo el RAD 61, y está en cumplimiento la subsección 61.197, cuando conduce entrenamiento en tierra o en vuelo de acuerdo con los privilegios y limitaciones de su licencia de instructor; **61.1(b)(2)(iii)**. Una persona autorizada por el IDAC a proveer entrenamiento de teoría aeronáutica o entrenamiento en vuelo bajo los RADs 61, 121, 135, o en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, cuando conduce entrenamiento de teoría o en vuelo en cumplimiento con esa autoridad. **61.1(b)(3)(i)(ii)(D)**. Que envuelva el



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

uso de navegación a estima, pilotaje, ayudas de navegación electrónica, ayudas de radio, u otros sistemas de navegación para navegar al punto de aterrizaje. **61.1(b)(3)(ii)(iii)(B)**. Que incluya un punto de aterrizaje al menos a una distancia de cincuenta (50) millas náuticas en línea recta desde el punto de partida original; y **61.1(b)(16)**. *Certificado de Piloto, Instructor de Vuelo o Instructor de Teoría Aeronáutica*. Significa el documento expedido por el Director General que otorga a un extranjero el derecho de ejercer los mismos privilegios que son dados al titular de una licencia emitida bajo cumplimiento de los requisitos prescritos en este reglamento, sin compensación o paga. **AGREGAR** los siguientes numerales a la subsección **61.1(b)(17)**. *Gafas de visión nocturna* significa un aparato usado por un piloto que mejora la habilidad de este para mantener la referencia visual con la superficie durante la noche. **61.1(b)(18)**. *Operación con gafas de visión nocturna* significa la porción de un vuelo que se produce durante el período de 1 hora después de la puesta del sol hasta 1 hora antes de la salida del sol, donde el piloto mantiene referencia visual con la superficie usando gafas de visión nocturna en una aeronave que esté aprobada para este tipo de operación. **61.1(b)(19)**. *Facilitador en competencia*. Para los fines de reconocimiento de acreditación, en procura de cumplimiento con los requisitos para optar por la licencia o certificado de Instructor de Teoría Aeronáutica, significa la persona que ha sido certificada para impartir instrucción bajo los términos de certificación de una institución de educación superior o de un instituto de formación técnico profesional. **61.1(b)(20)**. *Instructor Certificado TRAINAIR, TRAINAIR PLUS*. Para los fines de reconocimiento de acreditación, en procura de cumplimiento con los requisitos para optar por la licencia o certificado de Instructor de Teoría Aeronáutica, significa la persona que ha sido certificada bajo los estándares de certificación para instrucción requeridos por la OACI. **61.1(b)(21)**. *Instrucción reconocida*. Instrucción que se imparte en el marco de un programa especial y supervisión que el Estado aprueba. **61.1 (b)(22)**. *Organización de Instrucción reconocida*. Entidad aprobada por y que funciona bajo la supervisión de un Estado contratante, de conformidad con los requisitos del Anexo 1, para que realice la instrucción reconocida. **MODIFICAR** la subsección **61.3(a)**. *Certificado o Licencia de piloto*. Una persona no debe actuar como piloto al mando, o en alguna otra función como miembro requerido de una tripulación de vuelo de una aeronave civil, a menos que: **61.3(a)(2)**. Haya completado para la obtención de esta licencia de piloto y/o habilitación, un proceso según está descrito en este RAD y cuyo procedimiento desde su aplicación se desarrollen ininterrumpidamente durante 90 días calendario y de no ser así, deberá iniciar su proceso nuevamente. **61.3(c)(1)**. Excepto como está dispuesto en el párrafo (c)(2) de esta subsección, una persona no debe actuar como piloto al mando, o en cualquier otra función como miembro requerido de la tripulación de vuelo de una aeronave, bajo una licencia expedida a esa persona bajo este RAD, a menos



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

que esa persona tenga un certificado médico vigente y apropiado conforme está prescrito en la subsección 61.23(c), que haya sido expedido bajo el RAD 67, u otra documentación aceptable al IDAC, la cual esté en posesión física de esa persona, o fácilmente accesible en la aeronave. **61.3(c)(2).** A una persona no le es requerido reunir los requisitos del párrafo (c)(1) de esta subsección si: **61.3(d)(3).** Una licencia de instructor en vuelo expedida bajo este RAD no es necesaria.: **61.3(e)(1)** La apropiada categoría de aeronave, clase, tipo (si es requerido), y la habilitación en instrumentos en esa licencia para piloto para cada avión, helicóptero, o aeronave de despegue vertical a ser volada. **61.3(e)(4).** Para un dirigible, una licencia de piloto comercial con una habilitación de categoría en *dirigible con un volumen superior a los (4,600) metros cúbicos*. **61.3(f)(1).** Actuar como piloto al mando de una aeronave civil durante operaciones Categoría II a menos que: **61.3(f)(1)(i)** Posea una autorización para Categoría II vigente para esa categoría o clase de aeronave, y el tipo de aeronave, si aplica; o, **61.3(f)(1)(ii).** En el caso de una aeronave civil de matrícula extranjera, estar autorizado por el país de matrícula a actuar como piloto al mando de esa aeronave en operaciones Categoría II. **61.3(f)(2).** Actuar como copiloto de una aeronave civil durante operaciones Categoría II a menos que: **61.3(f)(2)(iii).** En el caso de una aeronave civil de matrícula extranjera, esté autorizada por el país de matrícula a actuar como copiloto de esa aeronave durante operaciones Categoría II. **61.3(g).** *Autorización al piloto para Categoría III.* Excepto para un piloto conduciendo operaciones Categoría III bajo RAD 121 o RAD 135, una persona no debe: **61.3(g)(1).** Actuar como piloto al mando de una aeronave civil durante operaciones de Categoría III, a menos que: **61.3(g)(1)(i).** Posea una autorización de Categoría III para esa categoría o clase de aeronave y tipo de aeronave, si aplica o **61.3(g)(1)(ii).** En el caso de una aeronave civil de matrícula extranjera, esté autorizado por el país de matrícula a actuar como piloto al mando de esa aeronave en operaciones Categoría III. **61.3(g)(2).** Actuar como copiloto de una aeronave civil durante operaciones Categoría III, a menos que: **61.3(g)(2)(iii).** En el caso de una aeronave civil de matrícula extranjera, esté autorizado por el país de matrícula a actuar como copiloto de esa aeronave durante operaciones Categoría III. **61.3(h).** *Autorización al piloto de aeronave Categoría A.* El IDAC puede emitir un certificado de autorización para una operación Categoría II o Categoría III al piloto de una aeronave pequeña de Categoría A, si: **61.3(h)(1).** El IDAC determina que la operación Categoría II o Categoría III puede ser realizada con seguridad por el piloto bajo los términos del certificado de autorización; y, **61.3(i).** *Licencia de instructor de teoría aeronáutica.* **61.3(i)(1).** Cada persona que posee una licencia de instructor de teoría aeronáutica expedida bajo este RAD debe tener esa licencia en posesión física o fácilmente accesible mientras ejerce los privilegios de esa licencia. **61.3(i)(2).** Excepto como está provisto en el párrafo (i)(3) de esta subsección, ninguna persona que no



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

sea el titular de una licencia o certificado de teoría aeronáutica, expedida bajo este RAD, con la habilitación apropiada en esa licencia o certificado debe: **61.3(i)(2)(i).** Dar el entrenamiento teórico requerido para calificar a una persona para un vuelo solo y un vuelo de travesía solo. **61.3(i)(2)(iii).** Endosar un libro de registro de vuelo del piloto para mostrar entrenamiento teórico impartido. **61.3(i)(3)(ii).** Bajo el párrafo (i)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es suministrado por el titular de una licencia de piloto comercial con una habilitación en ultraliviano, a condición de que el entrenamiento sea impartido en cumplimiento con los privilegios del certificado en una aeronave ultraliviana. **61.3(i)(3)(iii).** Bajo el párrafo (i)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es suministrado por el titular de una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una habilitación apropiada en la aeronave en que el entrenamiento es impartido, a condición de que el entrenamiento sea impartido en cumplimiento con los privilegios del certificado y conducido en cumplimiento con un programa de entrenamiento aprobado para el transportista aéreo bajo el RAD 121 o RAD 135; **61.3(i)(3)(iv).** Bajo el párrafo (i)(2) de esta subsección, si el entrenamiento es suministrado por una persona que está calificada en cumplimiento con los requisitos de un centro de entrenamiento aprobado y conducido en cumplimiento con un programa de entrenamiento aprobado por el IDAC; o. **61.3(j)(3)(i).** Servicio de transporte aerocomercial internacional, como utiliza en el párrafo (j) de esta subsección, significa servicio aéreo programado realizado en aeronaves para el transporte público de pasajeros, correo o carga, en el que el servicio pasa a través del espacio aéreo de más de un país. **ELIMINAR 61.3(j)(3)(ii).** **MODIFICA** la subsección **61.3(k).** *Autorización al piloto para propósito especial.* Cualquier persona a la que le sea requerido tener una *autorización al piloto para propósito especial*, expedida en cumplimiento con la subsección 61.77, debe tener físicamente en su posesión esa autorización además de la licencia de piloto extranjera, o que dicho documento esté fácilmente accesible en la aeronave cuando ejerce los privilegios de esa autorización. **61.4(a).** Excepto como está especificado en el párrafo (c) de esta subsección, cada simulador de vuelo, entrenador para procedimientos de vuelo o entrenador básico de vuelo por instrumentos, utilizado para entrenamiento, y para el cual un personal aeronáutico va a recibir crédito para satisfacer cualquier entrenamiento, examen, o chequeo requerido bajo este Reglamento deberá haber sido evaluado, calificado, y aprobado conforme a las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B para: **61.4(a)(1).** El entrenamiento, examen, y chequeo para el cual es utilizado; **61.5(b).** A menos que una persona haya cumplido satisfactoriamente con los requisitos de entrenamiento y certificación correspondiente, no deberá actuar como



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

piloto al mando o como copiloto de una aeronave que pertenezca a una de las siguientes habilitaciones: **61.5(b)(1)(ii)**. Dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos; **61.5(b)(1)(vi)**. *Aeronave de despegue vertical*. **61.5(b)(7)(iv)**. Helicópteros y aeronaves de despegue vertical certificadas para volar con un solo piloto salvo que se haya expedido una habilitación de clase; **AGREGAR** los literales (iii) a la subsección **61.5(b)(8)(iii)**. Instrumentos – Aeronave de despegue vertical. **61.5(c)(1)(iv)**. *Aeronave de despegue vertical*. **61.8**. *Cambio de formato en las licencias: requisitos*. **RESERVAR**. **61.9** **MODIFICAR**. **61.13(a)(1)**. Un solicitante de una licencia, habilitación, o autorización de personal aeronáutico bajo este RAD, deberá someter la solicitud conforme al formato, proceso y documentación requerida, como ha sido establecido por el Director General. **ELIMINA** el numeral (3) de la subsección 61.13(a). **MODIFICAR** **61.13(b)(1)**. A un solicitante que no puede cumplir con ciertas áreas de operación requeridas en el examen práctico por causa de limitaciones físicas, se le puede emitir una licencia, habilitación, o autorización de personal aeronáutico con la limitación apropiada puesta en la licencia de personal aeronáutico del solicitante a condición de que: **61.13(d)(1)**. A menos que de otra manera sea autorizado por el IDAC, una persona cuya licencia de piloto de instructor de vuelo o de instructor de teoría aeronáutica, haya sido suspendida, no puede aplicar para ninguna licencia, habilitación, o autorización durante el período de suspensión. **61.13(d)(2)**. A menos que de otra manera sea autorizado por el IDAC, una persona cuya licencia de piloto, de instructor de vuelo autorizado, o de instructor de teoría, haya sido cancelada, de conformidad con el artículo No. 316 de la Ley No. 491-06 de Aviación Civil, no puede aplicar para ninguna nueva licencia, habilitación, o autorización. **61.14(a)**. Esta subsección aplica a un individuo que posee una licencia bajo este RAD y está sujeto a los tipos de pruebas requeridos bajo los apéndices I o J del RAD 121. **61.14(b)**. La negativa por parte del titular de una licencia expedida bajo este RAD para tomar una prueba de droga, requerida bajo las provisiones del apéndice I del RAD 121 o una prueba de alcohol requerida bajo las provisiones del apéndice J del RAD 121 podrá motivar que se le apliquen las sanciones previstas en el RAD 20 sobre Sanciones Administrativas. **61.15**. *Violaciones a las Leyes y los RADs relacionadas con alcohol y drogas*. **61.15(a)**. Una sentencia por la violación a cualquier ley dominicana, relacionada con el cultivo, procesamiento, manufactura, venta, disposición, posesión, transportación, o importación de drogas narcóticas, marihuana, o drogas estimulantes o depresivas o sustancias narcóticas, son motivos para: **61.15(a)(2)**. Suspensión o cancelación de cualquier licencia, habilitación, o autorización expedida bajo este RAD. **61.15(b)**. Cometer un acto prohibido por el RAD, subsección 91.17 (a) o 91.19(a) es motivo para: **61.16**. *Negativa a presentarse a un examen de alcohol o proveer resultados de examen*. Una negativa a presentarse a un examen para



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

determinar el porcentaje por peso de alcohol en la sangre, cuando es solicitado por una autoridad competente del IDAC, o por una persona física o jurídica con una delegación formal del IDAC o una autoridad policial en cumplimiento con el RAD, subsección 91.17 (c), o una negativa a proveer o autorizar la entrega de los resultados del examen requerido por el IDAC en cumplimiento con el RAD, subsección 91.17(c) o (d), es motivo para: **61.19(g). Devolución de licencia.** El titular de cualquier licencia expedida bajo este RAD que ha sido suspendida o cancelada, debe devolver esa licencia al IDAC cuando le sea requerido por el IDAC. **61.23(b)(5).** Cuando actúa como un inspector de operaciones del IDAC, personal aeronáutico examinador o personal aeronáutico chequeador durante la administración de un examen o chequeo para una licencia, habilitación, o autorización conducida en un planeador, globo libre, simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo; o **61.23(b)(6).** Cuando toma un examen práctico o chequeo de pericia para una licencia, habilitación, autorización o privilegio de operación conducida en un planeador, globo libre, simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo. **61.23(c) Certificado Médico Clase I (i) 4ta. columna de la tabla.** Décimo segundo (12.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **61.23(c). Certificado Médico Clase I (ii) 3era columna de la tabla.** Una Licencia de: Piloto de Transporte de Línea Aérea o una licencia de Piloto Comercial, cuando ofrece servicios de transporte aéreo comercial como único tripulante de vuelo requerido. **61.23(c). Certificado Médico Clase I (ii) 4ta. columna de la tabla.** Sexto (6.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **AGREGAR** los literales numeral (iii) 2da columna de la tabla. Subsección. **61.23(c)(iii).** De 60 años o mayor. **61.23(c)(iii). Certificado Médico Clase I (iii) 3ra columna de la Tabla.** Una Licencia de: Piloto de Transporte de Línea Aérea, Piloto Comercial, o Piloto con Tripulación Múltiple en una operación que requiere más de un tripulante de vuelo. **61.23(c). Certificado Médico Clase I (iii) 4ta columna de la Tabla.** Sexto (6.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **MODIFICAR** el literal (iii) por (iv) en el Certificado Médico Clase I (I) 2da columna de la tabla. **61.23(c)(iv).** Certificado Médico Clase I (iv) 4ta columna de la tabla. Trigésimo sexto (36.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **MODIFICAR** el literal (iv) por el (v) en la subsección **61.23(c)(v).** **MODIFICAR** el literal (iv) por el (v) en la subsección **61.23(c)(v).** **MODIFICAR** la subsección 61.23(c) Certificado Médico Clase I (v) 4ta columna de la tabla. Vigésimo cuarto (24.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **MODIFICAR** el literal (v) por el literal (vi) en la subsección **62.23(c)(vi).** Décimo segundo (12.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **MODIFICAR** el literal (vi) por el literal (vii) en la subsección



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

61.23(c)(vii). Certificado médico Clase I (vii) 2da columna de la tabla. **61.23(c)(vii).** **Certificado Médico Clase I (vii) 4ta columna de la tabla.** Décimo segundo (12.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada. **61.23(c)(2)(i).** **Certificado Médico Clase 2(i), 4ta. columna de la tabla.** Trigésimo sexto (36.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **61.23(c)(2)(ii).** **Certificado Médico Clase 2(ii) 4ta columna de la tabla.** Vigésimo cuarto (24.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **61.23(c)(2)(iii).** **Certificado Médico Clase 2 (iii) 3ra. Columna de la tabla.** Una Licencia de: Ingeniero de Vuelo, Navegante o Licencia de Instructor de Vuelo Autorizado. **61.23(c)(2)(iii).** **Certificado Médico clase 2 (iii) 4ta columna de la tabla.** Décimo segundo (12.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada. **61.23(c)(3)(i).** **Certificado Médico Clase 3(i) 4ta. columna de la tabla.** Trigésimo sexto (36.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **61.23(c)(3)(ii).** **Certificado Médico Clase 3(ii) 4ta. columna de la tabla.** Vigésimo cuarto (24.º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **61.23(c)(3)(iii).** **Certificado Médico Clase 3(iii) 3ra. columna de la tabla.** Licencia de Instructor de Vuelo Autorizado, Estudiante Controlador de Tránsito Aéreo (no requiere licencia). **61.23(c)3(iii) Certificado Médico Clase 3(iii) 4ta columna de la tabla.** Trigésimo sexto (36º) mes después del mes de la fecha de examen mostrada en el certificado médico. **61.27(a).** El titular de una licencia expedida bajo este RAD puede voluntariamente entregarla para: **61.29(a).** *Solicitud de duplicado por destrucción o pérdida de licencia.* Una solicitud para el duplicado de una licencia destruida o perdida, debe hacerse de la forma y manera que prescriba el Director General. **61.31(a)(1).** Aeronave grande (excepto globos o dirigibles más livianos que el aire). **61.31(b).** *Autorización en lugar de habilitación en tipo.* Una persona puede ser autorizada a operar sin habilitación en tipo por un período necesario para realizar el vuelo, una aeronave que requiere una habilitación en tipo, a condición de que: **61.31(b)(5).** Si el vuelo no puede ser realizado dentro del tiempo límite de la autorización, el IDAC puede autorizar un período adicional para realizar otro vuelo. **61.31(e)(2).** El entrenamiento y endoso requerido por el párrafo (e)(1) de esta subsección, no es requerido si la persona ha registrado tiempo de vuelo como piloto al mando de un avión complejo, o en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que sea representativo de un avión complejo antes del 1 de abril de 2007. **61.31(f)(2).** El entrenamiento y endoso requerido por el párrafo (f)(1) de esta subsección no es requerido si la persona ha registrado tiempo de vuelo como piloto al mando de un avión de alto rendimiento, o en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que sea representativo de un avión de alto rendimiento antes del 1 de abril de 2007. **61.31(g)(l)(i).** Meteorología y aerodinámica a gran altura; **61.31(g)(l)(iii).** Efectos, síntomas,



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

y causas de hipoxia y cualquier otra enfermedad a gran altura; **61.31(g)(l)(vii)**. Medidas preventivas para eliminación de la expansión de gas, formación de burbujas de gas y enfermedad a gran altura; **61.31(g)(l)(ix)**. Cualquier otro aspecto fisiológico de vuelo a gran altura. **61.31(g)(2)**. Excepto como está provisto en el párrafo (g)(3) de esta subsección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave presurizada a menos que esa persona haya recibido y registrado entrenamiento de un instructor autorizado en una aeronave presurizada, o en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que es representativo de una aeronave presurizada, y obtenido un endoso de su entrenamiento en el libro de registro de vuelo del piloto por parte de un instructor autorizado que encuentra a la persona proficiente en la operación de una aeronave presurizada. El entrenamiento de vuelo debe incluir al menos los siguientes temas: **61.31(g)(3)(i)**. Sirviendo como piloto al mando antes del 1 de abril de 2007; **61.31(g)(3)(ii)**. Completado un chequeo de pericia para una habilitación o licencia de piloto antes del 1 de abril de 2007; **61.31(i)(2)**. El entrenamiento y endoso requerido en el párrafo (i)(l) de esta subsección no es requerido si la persona registró tiempo de piloto al mando en un avión convencional antes del 1 de abril de 2007. **61.31(j)(2)**. El titular de una habilitación de planeador expedida antes del 1 de abril de 2007, se considera estar en cumplimiento con este párrafo en cuanto a los requisitos de entrenamiento y de endoso en el libro de registro de vuelo del piloto para el privilegio de la operación específica para el cual el titular ya está calificado. **AGREGA** los literales y numerales (k)(1)(2) y (3) a la subsección **61.31(k)**. *Entrenamiento adicional requerido para operaciones con gafas de visión nocturna*. **61.31(k)(1)**. Con excepción de lo dispuesto en el párrafo (k)(3) de esta subsección, una persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave que utilice gafas de visión nocturna si esta persona recibe y registra entrenamiento en tierra de un instructor autorizado y obtiene un endoso en el libro de vuelo o registro de entrenamiento de un instructor autorizado que certifique que la persona ha completado el entrenamiento en tierra. El entrenamiento en tierra debe incluir los siguientes temas: **61.31(k)(1)(i)**. Las partes aplicables de este reglamento que se refieren a las limitaciones de las gafas de visión nocturna y las operaciones de vuelo; **61.31(k)(1)(ii)**. Los factores aeromédicos relacionados con el uso de gafas de visión nocturna, incluyendo la forma de proteger la visión nocturna, cómo los ojos se adaptan a la noche, las tensiones auto-impuestas que afectan a la visión nocturna, efectos de la iluminación en la visión nocturna, las claves utilizadas para estimar la distancia y la percepción de la profundidad durante la noche, y las ilusiones visuales; **61.31(k)(1)(iii)**. Operaciones normales, anormales, y de emergencia de los equipos de gafas de visión nocturna; **61.31(k)(l)(iv)**. El funcionamiento de las gafas de visión nocturna y la interpretación de la escena; y. **61.31(k)(l)(v)**. La planificación de vuelo para la operación con gafas de visión nocturna,



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

incluyendo la interpretación nocturna del terreno y los factores que afectan a la interpretación del terreno. **61.31(k)(2)**. Excepto como se establece en el párrafo (k)(3) de esta subsección, una persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave utilizando gafas de visión nocturna solamente si esa persona recibe y registra entrenamiento de vuelo de un instructor autorizado y obtiene un endoso en su libro de vuelo o registro de entrenamiento de un instructor autorizado quien encontró a la persona competente en el uso de gafas de visión nocturna. El entrenamiento de vuelo debe incluir las siguientes tareas: **61.31(k)(2)(i)**. Chequeo antes del vuelo y uso de sistemas de iluminación internos y externos de las aeronaves para las operaciones con gafas de visión nocturna; **61.31(k)(2)(ii)**. Chequeo antes del vuelo de las gafas de visión nocturna para las operaciones con gafas de visión nocturna; **61.31(k)(2)(iii)**. Las técnicas apropiadas de pilotaje cuando se utilice gafas de visión nocturna durante las fases de vuelo de despegue, ascenso, en ruta, descenso y aterrizaje; y **61.31(k)(2)(iv)**. Operaciones de vuelos normales, anormales, y de emergencia usando gafas de visión nocturna. **61.31(k)(3)**. Los requisitos de los puntos (k)(1) y (2) de esta subsección no se aplican si una persona puede documentar la finalización satisfactoria de cualquiera de los siguientes chequeos de competencia del piloto usando gafas de visión nocturna en una aeronave: **61.31(k)(3)(i)**. Un chequeo de competencia del piloto en operaciones con gafas de visión nocturna realizada por un instructor calificado de las Fuerzas Armadas Dominicanas; **61.31(k)(3)(ii)**. Un chequeo de competencia de vuelo del piloto en operaciones con gafas de visión nocturna bajo el RAD 135 conducido por un inspector de Operaciones del IDAC, un personal aeronáutico chequeador o un personal aeronáutico examinador; **61.31(k)(3)(iii)**. Un chequeo de competencia de vuelo del piloto en operaciones con gafas de visión nocturna realizada por un fabricante de gafas de visión nocturna o un instructor autorizado, cuando el piloto: **61.31(k)(3)(iii)(A)**. Es empleado de una institución de mantenimiento del orden o seguridad nacional tales como las FARD, DNCD, PN, o similar; y **61.31(k)(3)(iii)(B)**. Ha registrado por lo menos 20 horas como piloto al mando en operaciones con gafas de visión nocturna. **CAMBIO** del literal (k) por el literal (l) en la subsección **61.31(l)**. **61.31(l)(1)**. Esta subsección no requiere una habilitación en categoría y clase para aeronaves que no han sido certificadas como aviones, dirigibles, globos libres, helicópteros, planeadores y aeronaves de despegue vertical. **61.33. Exámenes: procedimientos generales**. Los exámenes prescritos por, o bajo este RAD, son impartidos en momentos y lugares, y por personas designadas por el IDAC. **61.36(a)**. Distinto de lo prescrito en la subsección 61.42, todo ciudadano extranjero que previo al 5 de enero de 2010 se encuentre cursando o haya terminado estudios en procura de la obtención de una licencia dominicana de piloto y sus habilitaciones, podrá ser favorecido con la aceptación, por parte del IDAC, para continuar su proceso en procura de obtención de la licencia para personal



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

aeronáutico solicitada. **61.36(b)**. Excepto de la manera como está provisto en el párrafo (d) de esta subsección, ninguna persona extranjera titular de una licencia emitida bajo este RAD quedará habilitado para continuar ejerciendo los privilegios prescritos en dicha licencia después de un período de 12 meses calendario desde la fecha de haber obtenido esa licencia dominicana, o 12 meses calendario después del 5 de enero de 2010 para los ciudadanos extranjeros portadores de licencias dominicanas al momento de dicha fecha. **61.36(c)**. En cumplimiento con lo prescrito en el párrafo (b) de esta subsección, todo ciudadano extranjero titular de una licencia emitida bajo los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos deberá entregar su licencia a la autoridad representativa del Dpto. de Licencias del IDAC al final del período que se contempla en este mencionado párrafo. **61.36(d)**. A un ciudadano extranjero, cuya licencia expirare conforme está prescrito en el párrafo (b) de esta subsección, le puede ser otorgado en sustitución de dicha licencia un certificado de piloto bajo la subsección 61.42, cuando así lo solicitare. **61.37**. Conversión de licencias extranjeras para ciudadanos dominicanos. *Comerciales al Personal Aeronáutico de Nacionalidad Dominicana, Titular de una Licencia Extranjera*. Cuando así lo solicitare, toda persona de nacionalidad dominicana que sea titular de una licencia de piloto comercial o superior, instructor de vuelo o instructor de teoría aeronáutica, que la haya obtenido en un país extranjero Contratante de la Convención de Aviación Civil Internacional, le será expedido dicho documento siempre y cuando cumpla con los siguientes requisitos: **MODIFICAR 61.37(a)(i) por 61.37 (a)(1) y 61.37(a)(ii) por 61.37(a)(2), 61.37(c)**. Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60. **61.39(a)(6)(i)**. Ha recibido y anotado tiempo de entrenamiento dentro de los 60 días que preceden a la fecha de solicitud, en preparación para el examen práctico; y. **ELIMINAR** el numeral (7) de la subsección **61.39(a)**. **MODIFICAR** la subsección **61.39(b)(1)**. Esté empleado como tripulante de vuelo por un titular del certificado bajo los RADs 121 o 135, a la hora del examen práctico, y haya cumplido satisfactoriamente los entrenamientos aprobados del operador. **61.39(c)(1)**. Posee una licencia de piloto extranjera expedida por un Estado contratante de la Convención de Aviación Civil Internacional que por lo menos autoriza los privilegios de piloto de la licencia de personal aeronáutico que se buscada; **61.42(b)**. No obstante lo prescrito en el párrafo (a) de esta subsección, a una persona extranjera le podrá ser emitido, distinto de una licencia, un certificado de estudiante piloto, certificado de piloto privado, certificado de instructor de teoría aeronáutica, certificado de piloto comercial, certificado de piloto de transporte de línea aérea o certificado de instructor de vuelo, solo para realizar vuelos sin devengar compensación o paga. **RESERVAR** el literal (c) de la subsección 61.42. **MODIFICAR** la subsección **61.42(e)**. Ninguna escuela de formación de pilotos bajo RAD 141, podrá suministrar entrenamiento a ciudadanos extranjeros para propósitos que no sean



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

el de optar por los certificados de piloto privado, piloto comercial, instructor de vuelo, instructor de teoría aeronáutica y transporte de línea aérea con sus habilitaciones, ni ningún instructor de vuelo autorizado que no esté bajo la conducción de un entrenamiento aprobado bajo RAD 141, deberá suministrar entrenamiento a ciudadanos extranjeros para propósitos que no sean el de optar por los certificados de piloto privado, piloto comercial y piloto de transporte de línea aérea.” **61.42(d)**. Excepto lo provisto en la subsección 61.36 (d), y sin contradecir cualquier otra subsección de este RAD, todo solicitante extranjero en procura de un certificado de estudiante piloto, piloto privado, piloto comercial, instructor de teoría aeronáutica, instructor de vuelo o piloto de transporte de línea aérea, deberá cumplir con todas las secciones aplicables de este RAD. **61.43(b)**. Si un solicitante no demuestra la capacidad como piloto único, como es requerido en el párrafo (a)(5) de esta subsección, una limitación de *“Se requiere un copiloto”* será colocada en la licencia de personal aeronáutico del solicitante. La limitación puede ser quitada si el solicitante pasa el apropiado examen práctico demostrando su competencia como piloto único en la aeronave en la cual se procuran los privilegios como piloto único. **61.43(b)(1)**. Excepto como está dispuesto en el párrafo (b)(2) de esta subsección, una aeronave utilizada para un examen práctico debe tener: **61.45(c)**. *Controles requeridos*. Una aeronave (otra que no sea una aeronave más ligera que el aire), utilizada para un examen práctico, debe tener controles de potencia del motor y de vuelo, que sean fácilmente alcanzados y operables de manera convencional por ambos pilotos, a menos que el examinador determine que el examen práctico puede ser conducido seguramente en la aeronave sin los controles estando fácilmente alcanzables. **61.47(c)**. No obstante el tipo de aeronave utilizado durante el examen práctico, el solicitante y el examinador (y cualquier otro ocupante autorizado por el examinador a estar a bordo) no están sujetos a los requisitos o limitaciones para el transporte de pasajeros que son especificados en este reglamento. **61.51(b)(1)(iv)**. Tipo e identificación de la aeronave, simulador de vuelo, dispositivo de entrenamiento de vuelo, o dispositivo de entrenamiento de aviación, según sea apropiado. **61.51(b)(1)(v)**. El nombre de un piloto de seguridad, si es requerido por el RAD, subsección 91.109 (b). **61.51(b)(2)(iii)**. Copiloto. **61.51(b)(2)(iv)**. Entrenamiento de vuelo y de teoría recibido de un instructor autorizado. **61.51(b)(3)(iii)**. Condiciones en instrumentos simuladas en vuelo, un simulador de vuelo, un dispositivo de entrenamiento de vuelo, o un dispositivo de entrenamiento de aviación; **61.51(b)(3)(iv)**. El uso de gafas de visión nocturna en una aeronave en vuelo, en un simulador de vuelo o en un dispositivo de entrenamiento de vuelo. **61.51(c)**. *Registro de tiempo de vuelo del piloto*. El tiempo de vuelo del piloto descrito en esta subsección puede ser usado para: **61.51(c)(1)**. Solicitar una licencia, un certificado o habilitación expedido bajo este RAD o un privilegio autorizado bajo la misma; o. **61.51(c)(2)**. Satisfacer los requisitos recientes de experiencia de



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

vuelo de este RAD. **61.51(d).** *Anotación de tiempo de vuelo solo.* Excepto para un estudiante piloto desempeñando las funciones de piloto al mando de un dirigible que requiere más de un piloto como tripulante de vuelo, un piloto puede anotar como tiempo de vuelo solo solamente ese tiempo de vuelo cuando el piloto es el único ocupante de la aeronave. **61.51(e)(3).** Un instructor autorizado puede anotar como tiempo del piloto al mando todo el tiempo de vuelo mientras se está actuando como instructor autorizado. **61.51(f).** *Anotación de tiempo de vuelo como copiloto.* Una persona puede anotar el tiempo de vuelo como copiloto solamente para ese tiempo de vuelo durante el cual esa persona: **61.51(f)(1).** Está calificada de acuerdo con los requisitos de copiloto de la subsección 61.55 de este RAD y ocupe un lugar de tripulante de vuelo en una aeronave que requiere más de un piloto por el certificado del tipo de la aeronave; o. **61.51(f)(2).** Posea la apropiada categoría, clase, y habilitación en instrumentos (si es requerida una habilitación por instrumentos para el vuelo) para la aeronave siendo volada, y más de un piloto sea requerido bajo la certificación de tipo de la aeronave, o en caso de que un copiloto sea requerido por las regulaciones bajo las cuales el vuelo es conducido, en cuyo caso para fines de optar por una licencia de grado superior solo el cincuenta por ciento del tiempo que haya volado como copiloto sería válido. **61.51(g)(3).** Para los fines de anotar tiempo de vuelo por instrumentos para reunir los recientes requisitos de experiencia de vuelo por instrumento de la subsección 61.57 (c) de este RAD, la siguiente información debe ser grabada en el libro de registro de vuelo de la persona: **61.51(g)(4).** Un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo aprobado puede ser utilizado por una persona para anotar tiempo de instrumento, siempre que un instructor autorizado esté presente durante el vuelo simulado. **61.51(i)(1).** Las personas deben presentar su licencia de piloto, certificado de piloto, certificado médico, libro de registro de vuelo, o cualquier otro registro requerido por este RAD para inspección ante una razonable solicitud de: **61.51(i)(1)(i).** El Director del IDAC; **61.51(i)(1)(ii).** representante autorizado de la Junta de Aviación Civil; **61.51(i)(1)(iii).** Cualquier agente oficial, que actúe en función de una ley bajo la cual ejerce sus deberes y dicha ley contemple asuntos relacionados a la identificación de personal aeronáutico. **61.51(i)(2).** Un estudiante piloto debe llevar los siguientes artículos en la aeronave en todos los vuelos de travesía solo, como evidencia de la autorización por parte del instructor autorizado para los permisos requeridos y endosos: **61.51(i)(2)(ii).** Licencia y certificado de estudiante piloto; y. AGREGA la subsección **61.51(j).** *Requisitos de una aeronave para que las horas de vuelo puedan ser registradas.* Para que una persona pueda registrar horas de vuelo, las horas deben ser adquiridas en una aeronave que esté identificada como una aeronave bajo la subsección 61.5(b) y es: **61.51(j)(1).** Una aeronave de matrícula dominicana con un certificado de aeronavegabilidad estándar o especial: **61.51(j)(2).** Una aeronave de matrícula extranjera





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

con un certificado de aeronavegabilidad que está aprobado por la autoridad de aviación civil extranjera que es un Estado miembro de la Convención de la Organización Internacional de Aviación Civil; **61.51(j)(3)**. Una aeronave militar bajo el control operacional directo de las FFAA; **61.51(j)(4)**. Una aeronave pública bajo el control operacional directo del Estado o de un estamento para cumplimiento de la ley. **61.51(k)**. *Registro de tiempo con gafas de visión nocturna*. **61.51(k)(1)**. Una persona puede registrar tiempo con gafas de visión nocturna solamente por el tiempo que la persona usa gafas de visión nocturna como la referencia visual primaria de la superficie y opera: **61.51(k)(1)(i)**. Una aeronave durante una operación con gafas de visión nocturna; o. **61.51(k)(1)(ii)**. Un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo con el sistema de iluminación ajustado para representar el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y termina 1 hora antes de la salida del sol. **61.51(k)(2)**. Un instructor autorizado puede registrar tiempo con gafas de visión nocturna cuando esa persona realiza entrenamiento utilizando gafas de visión nocturna como la referencia visual primaria de la superficie y opera: **61.51(k)(2)(i)**. Una aeronave durante una operación con gafas de visión nocturna; o. **61.51(k)(2)(ii)**. Un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo con el sistema de iluminación ajustado para representar el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y termina 1 hora antes de la salida del sol. **61.51(k)(3)**. Para registrar tiempo con gafas de visión nocturna a fin de cumplir con los requisitos de experiencia reciente con gafas de visión nocturna bajo la subsección 61.57 (f), una persona debe registrar la información requerida bajo la subsección 61.51 (b). **61.53(b)**. *Operaciones que no requieren un certificado médico*. Para operaciones provistas en la subsección 61.23, una persona no deberá actuar como piloto al mando, o cualquier otra capacidad como miembro requerido de una tripulación de vuelo, mientras esa persona conozca o tenga razón de saber de cualquier condición médica que haga a la persona incapaz de operar la aeronave en una manera segura. **61.55**. *Calificaciones Del copiloto*. **61.55(a)**. Una persona puede servir como copiloto de una aeronave certificada en tipo para una tripulación de vuelo que requiera más de un piloto u operaciones que requieran un tripulante de vuelo como copiloto, solamente si esa persona posee: **61.55(b)**. Excepto como está provisto en párrafo (e) de esta subsección, ninguna persona puede servir como copiloto de una aeronave certificada en tipo para más de un tripulante de vuelo requerido o en operaciones que requieren un copiloto a menos que esa persona haya dentro de los previos 12 meses calendario: **61.55(b)(1)**. Estar familiarizado con la siguiente información para el tipo específico de aeronave para el cual los privilegios de copiloto le son requeridos: **61.55(b)(2)**. Excepto como está provisto en el párrafo (g) de esta subsección, haber realizado y registrado tiempo de vuelo en el tipo de aeronave o en un simulador de vuelo que representa el tipo de aeronave para el cual los privilegios de copiloto son requeridos, los



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

cuales incluyen: **61.55(d)**. Una persona puede recibir una habilitación en tipo para copiloto para una aeronave, después de completar satisfactoriamente los requisitos de entrenamiento de familiarización de copiloto bajo el párrafo (b) de esta subsección en ese tipo de aeronave siempre que el entrenamiento fue completado dentro de los 12 meses calendario antes del mes de la solicitud para la habilitación en tipo para copiloto. La persona debe cumplir con la siguiente solicitud y los procedimientos de certificación de piloto: **61.55(d)(1)**. La persona quien proveyó el entrenamiento debe firmar el libro de registro de vuelo del solicitante o registro de entrenamiento después de cada lección en acuerdo con la subsección 61.51 (h)(2) de este RAD. En lugar de un entrenador, es permitido a un personal de gerencia calificado dentro de la organización firmar los registros de entrenamiento del solicitante o libro de registro de vuelo y hacer el requerido endoso. El personal calificado de gerencia debe poseer la posición de jefe de pilotos, director de entrenamiento, director de operaciones, u otra posición gerencial comparable dentro de la organización que proveyó el entrenamiento y debe estar en una posición para verificar los registros de entrenamiento del solicitante y que el entrenamiento fue dado. **61.55(d)(2)**. El solicitante de una habilitación en tipo de aeronave con los privilegios de copiloto, debe completar y firmar la solicitud de licencia y/o habilitación para personal aeronáutico juntamente con sus registros de entrenamiento o libro de registro, y presentarlo en persona ante el Departamento de Licencias del IDAC para la posterior evaluación oral y práctica del solicitante. **61.55(e)**. Una persona puede recibir una habilitación en tipo para copiloto para el tipo de aeronave después de haber satisfactoriamente completado un programa de entrenamiento de copiloto y chequeo de pericia o chequeo de competencia bajo el RAD 121 o RAD 135, como sea apropiado, en ese tipo de aeronave siempre que el entrenamiento fue completado dentro de 12 meses calendarios antes del mes de la solicitud para la habilitación en tipo de copiloto. La persona debe cumplir con la siguiente solicitud y los procedimientos de certificación del piloto: **61.55(e)(2)**. El solicitante de una habilitación en tipo de aeronave con los privilegios de copiloto, debe completar y firmar la solicitud de licencia y/o habilitación para personal aeronáutico juntamente con sus registros de entrenamiento o libro de registro, y presentarlo en persona ante el Departamento de Licencias del IDAC para la posterior evaluación oral y práctica del solicitante. **61.56(c)**. Excepto como está previsto dentro los párrafos (d), (e) y (g) de esta subsección, ninguna persona puede actuar como piloto al mando de una aeronave a menos que, desde el inicio del vigésimo cuarto (24.º) mes calendario anterior al mes en el cual ese piloto actúa como piloto al mando, esa persona tenga: **61.56(h)**. El simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo puede de ser utilizado para reunir los requisitos de la revisión de vuelo de esta subsección sujeto a las siguientes condiciones: **61.56(h)(1)**. El simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo debe de ser



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

utilizado acorde con un curso aprobado y conducido en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, o que sea aceptado cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B. **61.56(h)(3).** El simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo utilizado debe de representar una aeronave o un sistema de aeronave para la cual el piloto está habilitado. **61.57(a)(3).** Los requisitos de despegues y aterrizajes requeridos por el párrafo (a)(1) de esta subsección pueden ser ejecutados en un simulador de vuelo o un dispositivo de entrenamiento de vuelo que sea usado: **61.57(a)(3)(i).** Conforme con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B, para los aterrizajes; y. **61.57(a)(3)(ii).** Usado acorde con un curso de entrenamiento aprobado o un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, o que sea aceptado cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS). **61.57(b)(2)(ii).** Utilizado de acuerdo con un curso aprobado y conducido en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, o que sea aceptado cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B. **61.57(c). Experiencia en instrumentos.** Excepto de la manera provista en el párrafo (e) de esta subsección, una persona puede actuar como piloto al mando bajo reglas de vuelo instrumental (IFR) o en condiciones atmosféricas menos que los mínimos prescritos para reglas de vuelo visual (VFR), solamente si: **61.57(c)(1).** *Uso de un avión, aeronave de despegue vertical, helicóptero, o dirigible para mantener la experiencia en instrumentos.* Dentro de los 6 meses calendario previos al vuelo, esa persona ha realizado y registrado por lo menos las siguientes tareas e interacciones en un avión, aeronave de despegue vertical, helicóptero, o dirigible, como sea apropiado, para los privilegios de habilitación en instrumentos a ser mantenidos en condiciones atmosféricas actuales, o bajo condiciones simuladas usando un dispositivo con visión limitada que abarque el haber realizado lo siguiente: **61.57(c)(1)(i).** Seis aproximaciones por instrumentos; **61.57(c)(1)(ii).** De espera (holding) y asignaciones; **61.57(c)(1)(iii).** Interceptar y seguir cursos a través del uso de





Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

sistemas electrónicos de navegación. **61.57(c)(2).** *Uso de un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo para mantener la experiencia en instrumentos.* Dentro de los 6 meses calendario que preceden al mes del vuelo, esa persona ha realizado y registrado por lo menos las siguientes tareas e interacciones en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, siempre que el simulador de vuelo o el dispositivo de entrenamiento de vuelo represente la categoría de aeronave para la cual los privilegios de habilitación en instrumentos deben ser mantenidos y que abarque el haber realizado lo siguiente: **61.57(c)(2)(i).** Seis (6) aproximaciones por instrumentos; **61.57(c)(2)(ii).** Procedimientos de espera y asignaciones; **AGREGAR** los literales (iii) a la subsección **61.57(c)(2).** Intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas de navegación electrónica. y la subsección **61.57(c)(3).** *Uso de un dispositivo de entrenamiento de vuelo para mantenimiento de la experiencia en instrumentos.* Dentro de los dos (2) meses calendario que preceden al mes del vuelo, esa persona ha realizado y registrado por lo menos las siguientes tareas, interacciones, y horas en un dispositivo para entrenamiento de aviación y ha realizado lo siguiente: **61.57(c)(3)(i).** Tres horas de experiencia en instrumentos; **61.57(c)(3)(ii).** Procedimientos de espera y asignaciones; **61.57(c)(3)(iii).** Seis (6) aproximaciones por instrumentos; **61.57(c)(3)(iv).** Dos recuperaciones de actitudes inusuales mientras se desciende, condiciones de velocidad Vne y dos recuperaciones de actitudes inusuales mientras se asciende en una condición de velocidad con pérdida de sustentación; **61.57(c)(3)(v).** Intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación. **61.57(c)(4).** *Combinación para completar la experiencia en una aeronave y un simulador de vuelo, dispositivo de entrenamiento de vuelo y en un dispositivo de entrenamiento para la aviación.* Una persona que elige completar la experiencia en instrumentos con una combinación de una aeronave, simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento y un dispositivo para entrenamiento en aviación, debe haber realizado y registrado lo siguiente dentro de los pasados 6 meses calendario del vuelo: **61.57(c)(4)(i).** Experiencia en instrumentos en un avión, aeronave de despegue vertical, helicóptero, o dirigible, como sea apropiado, para el mantenimiento de los privilegios de habilitación en instrumentos, realizados en condiciones atmosféricas actuales, o bajo condiciones atmosféricas simuladas mientras se usa un dispositivo para limitación de la visión, en las siguientes tareas de actualización en instrumentos: **61.57(c)(4)(i)(A).** Aproximaciones por instrumentos; **61.57(c)(4)(i)(B).** Procedimientos de espera y asignaciones; **61.57(c)(4)(i)(C).** Intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación. **61.57(c)(4)(ii).** Experiencia en instrumentos en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que represente la categoría de aeronave para la cual la habilitación en instrumentos debe ser mantenida y que envuelva el desempeño de



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

por lo menos las siguientes tareas. **61.57(c)(4)(ii)(A).** Aproximaciones por instrumentos; **61.57(c)(4)(ii)(B).** Procedimientos de espera y asignaciones; **61.57(c)(4)(ii)(C).** Intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación. **61.57(c)(4)(iii).** La experiencia del instrumento en un dispositivo de entrenamiento de aviación que representa la categoría de aeronave para los privilegios de calificación instrumento para mantener y consiste en la realización de al menos, las siguientes tareas: **61.57(c)(4)(iii)(A).** Seis (6) aproximaciones por instrumentos; **61.57(c)(4)(iii)(B).** Procedimientos de espera y asignaciones; **61.57(c)(4)(iii)(C).** Intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación. **61.57(c)(5).** Combinación de la experiencia de completar instrumento en un dispositivo simulador de vuelo o en vuelo, y un dispositivo de entrenamiento de la aviación. Una persona que elige para completar la experiencia de instrumentos con una combinación de un simulador de vuelo, dispositivo de entrenamiento de vuelo y el dispositivo de entrenamiento de aviación deben haber realizado lo siguiente dentro de los 6 meses naturales anteriores al mes del vuelo: **61.57(c)(5)(i).** Experiencia reciente en instrumentos de en un dispositivo simulador de vuelo o en vuelo que representa la categoría de aeronave para los privilegios de calificación por instrumentos para conservar dichos ratings implica haber realizado las siguientes tareas: **61.57(c)(5)(i)(A).** Seis (6) aproximaciones por instrumentos; **61.57(c)(5)(i)(B).** Procedimientos de espera y asignaciones; **61.57(c)(5)(i)(C).** Intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación. **61.57(c)(5)(ii).** Tres horas de experiencia de instrumento en un dispositivo de entrenamiento de aviación que representa la categoría de aeronave para los privilegios de calificación instrumento para ser mantenidos y comprende la ejecución de al menos la siguiente tareas: **61.57(c)(5)(ii)(A).** Seis (6) aproximaciones por instrumentos; **61.57(c)(5)(ii)(B).** Procedimientos de espera y asignaciones; **61.57(c)(5)(ii)(C).** Intercepción y seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación; **61.57(c)(5)(ii)(D).** Dos recuperaciones de actitudes inusuales mientras se desciende, condición de velocidad Vne y dos recuperaciones de actitud inusual mientras se asciende en condiciones de pérdida de sustentación. **61.57(c)(6).** Manteniendo la experiencia reciente en instrumentos en planeador. **61.57(c)(6)(i).** Dentro de los 6 meses calendario previo al mes del vuelo, una persona debe haber realizado y registrado al menos las siguientes tareas de actualización en instrumentos, iteraciones, y tiempo de vuelo, y la actualización en instrumentos debe ser realizadas en condiciones meteorológicas reales o bajo condiciones meteorológicas simuladas: **61.57(c)(6)(i)(A).** Una hora de vuelo por instrumentos en un planeador o en un avión monomotor en el que se utilice un dispositivo de limitación de la visión mientras se realiza la intercepción y el seguimiento de cursos a través del uso de sistemas electrónicos de navegación; **61.57(c)(6)(i)(B).** Dos horas de vuelo por



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

instrumentos en un planeador o un avión monomotor con el uso de un dispositivo de limitación de la visión mientras se realiza planeos rectos, giros hacia rumbos específicos, giros cerrados, vuelo a varias velocidades, navegación, y vuelo lento y pérdida de sustentación. **61.57(c)(6)(ii)**. Antes de que a un piloto le sea permitido llevar pasajeros en un planeador bajo IFR o en condiciones meteorológicas menores que las prescritas para VFR, el piloto debe: **61.57(c)(6)(ii)(A)**. Haber registrado y realizado 2 horas de vuelo por instrumentos en un planeador dentro de los 6 meses calendario previos al mes del vuelo; **61.57(c)(6)(ii)(B)**. Utilizar un dispositivo de limitación de la visión mientras practica maniobras de performance, velocidades de performance, navegación, vuelo lento, y pérdida de sustentación. **61.57(e)(2)**. Esta subsección no aplica a un piloto al mando que esté empleado por un transportista aéreo certificado bajo el RAD 121 o 135 y está envuelto en una operación de vuelo bajo RAD 91, 121, o 135 para ese transportista aéreo si el piloto está en cumplimiento con los RADs, subsecciones 121.437 y 121.439, o 135.243 y 135.247, como sea apropiado. **61.57(e)(3)(ii)**. El piloto al mando debe poseer por lo menos una licencia o certificado de piloto comercial con la apropiada categoría, clase, y habilitación de tipo para cada avión que sea certificado en tipo para una tripulación de más de un piloto en que el piloto procura operar bajo esta alternativa y: **61.57(e)(3)(ii)(D)**. En el plazo de los 12 meses que preceden al mes de vuelo, el piloto debe haber terminado un programa de entrenamiento aprobado por el IDAC y conducido por un centro de entrenamiento aprobado bajo RAD 142. El programa de entrenamiento aprobado debe haber requerido y el piloto debe haber realizado, por lo menos 6 despegues y 6 aterrizajes a una parada completa como el único manipulador de los controles en un simulador de vuelo que sea representante de un avión con motor de turbina que requiera una tripulación de más de un piloto. El sistema visual de vuelo del simulador debe haber sido ajustado para representar el período que comienza 1 hora después de la puesta del sol y que termina 1 hora antes de salida del sol. **AGREGAR** el literal (f) a la subsección 61.57 *Experiencia operativa con gafas de visión nocturna*. **61.57(f)(1)**. Una persona puede actuar como piloto al mando en una operación con gafas de visión nocturna con pasajeros a bordo sólo si, dentro de los 2 meses calendario anteriores al mes del vuelo, esta persona realiza y registra las siguientes tareas como el único manipulador de los controles en un vuelo durante una operación con gafas de visión nocturna: **61.57(f)(1)(i)**. Tres despegues y tres aterrizajes, con cada despegue y aterrizaje incluyendo un ascenso, crucero, descenso, y fase de aproximación de vuelo (sólo es necesario si el piloto quiere usar gafas de visión nocturna durante las fases de despegue y aterrizaje del vuelo); **61.57(f)(1)(ii)**. Tres tareas de vuelo estacionario (sólo es requerido si el piloto quiere usar gafas de visión nocturna, cuando opera helicópteros o aeronaves de despegue vertical durante la fase de vuelo en vuelo estacionario); **61.57(f)(1)(iii)**. Tres tareas



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

de área de salida y de zona de llegada; **61.57(f)(1)(iv)**. Tres tareas de transición desde vuelo nocturno con ayuda (vuelo nocturno con ayuda significa que el piloto usa gafas de visión nocturna para mantener la referencia de la superficie visual) hacia vuelo nocturno sin ayuda (vuelo nocturno sin ayuda significa que el piloto no utiliza gafas de visión nocturna) y de vuelta a vuelo nocturno con ayuda; **61.57(f)(1)(v)**. Tres operaciones con gafas de visión nocturna, o cuando se operan helicópteros o aeronaves de despegue vertical, seis operaciones con gafas de visión nocturna. **61.57(f)(2)**. Una persona puede actuar como piloto al mando usando gafas de visión nocturna sólo si, dentro de los 4 meses calendario anteriores al mes del vuelo, esta persona realiza y registra las tareas enumeradas en el párrafo (f)(1)(i) hasta el (v) de esta sección como el único manipulador de los controles durante una operación con gafas de visión nocturna. **61.57(g)**. *Chequeo de competencia con gafas de visión nocturna*. Una persona debe cumplir los requisitos de experiencia con gafas de visión nocturna de los párrafos (f) (1) o (f) (2) de esta subsección o pasar un chequeo de competencia con gafas de visión nocturna para actuar como piloto al mando usando gafas de visión nocturna. El chequeo de competencia deberá realizarse en la categoría de aeronave que sea apropiado para la operación con gafas de visión nocturna para la cual la persona está buscando el privilegio de gafas de visión nocturna o en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que sea representativo de esa categoría de aeronave. El chequeo debe consistir de las tareas enumeradas en la subsección 61.31 (k), y el chequeo debe ser realizado por: **61.57(g)(1)**. Un examinador que esté cualificado para realizar las operaciones de gafas de visión nocturna en esa misma categoría y clase de aeronave; **61.57(g)(2)**. Una persona que está autorizada por las Fuerzas Armadas de República Dominicana para realizar los chequeos de competencia con gafas de visión nocturna, siempre que la persona que está recibiendo el chequeo sea también un miembro de las Fuerzas Armadas de la República Dominicana; **61.57(g)(3)**. Un piloto chequeador de compañía que está autorizado para realizar los chequeos de competencia con gafas de visión nocturna bajo los RADs 121 o 135, siempre que, tanto el piloto chequeador y el piloto que está siendo chequeado, sean empleados de ese operador; **61.57(g)(4)**. Un instructor de vuelo autorizado, quien está calificado para ejecutar operaciones con gafas de visión nocturna en esa misma categoría y clase de aeronave; **61.57(g)(5)**. Una persona que está calificada como piloto al mando para operaciones con gafas de visión nocturna, de acuerdo con el párrafo (f) de esta subsección; o. **61.57(g)(6)**. Una persona aprobada por el IDAC para realizar los chequeos de competencia con gafas de visión nocturna. **MODIFICAR** la subsección **61.58(c)**. El chequeo de pericia de piloto al mando dado de acuerdo con los requisitos de los reglamentos 121, o 135, debe ser utilizado para satisfacer los requisitos de esta subsección. **61.58(e)**. Un chequeo o una prueba descrita en los párrafos (d)(1) hasta (d)(4) de esta subsección se puede



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

ejecutar en un simulador de vuelo administrado por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B,, sujeto a lo siguiente: **61.58(e)(1)**. Excepto en la manera prevista en los párrafos (e)(2) y (e)(3) de esta subsección, si un simulador de vuelo que ha sido calificado y aprobado de otra manera, es utilizado para un chequeo de pericia de piloto al mando, no estando calificado ni aprobado para una maniobra específica requerida: **61.58(e)(2)**. Si el simulador de vuelo utilizado conforme al párrafo (e) de esta subsección no se califica y no se aprueba para las aproximaciones de circuito: **61.58(e)(3)**. Si el simulador de vuelo utilizado conforme al párrafo (e) de esta subsección no está calificado ni aprobado para los aterrizajes, el solicitante debe: **61.59**. Falsificación reproducción o alteración de solicitudes, certificados y licencias, libros de vuelo, reportes o registros. **61.59(a)(2)**. Cualquier entrada de datos intencional o fraudulenta en cualquier libro de registro de vuelo, registro, o reporte que sea requerido para mantener, hacer o ser utilizado para mostrar cumplimiento con cualquier requerimiento para cualquiera licencia o habilitación bajo este RAD; **61.60**. Restricciones con respecto a la competencia lingüística. **61.60**. Restricciones con respecto a la competencia lingüística. **AGREGAR** a la subsección **61.60** los literales (a) Generalidades. **61.60(a)(1)**. Los postulantes a una licencia de piloto en la categoría de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible que tengan que usar radiotelefonía a bordo de una aeronave, demostrarán que tienen la competencia de hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas de acuerdo a la Escala de Competencia Lingüística que se describe en el Apéndice 2 de este reglamento. A partir del 5 de marzo de 2008, los titulares de licencias de pilotos en las categorías de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigibles, que estén inmersos en vuelos internacionales, demostrarán su capacidad para hablar y comprender el idioma inglés utilizado en las comunicaciones radiotelefónicas, de acuerdo al Apéndice 2 de este reglamento. **61.60(a)(2)**. Los pilotos que acrediten como mínimo el nivel operacional 4 en el idioma inglés, podrán formar parte de la tripulación de una aeronave cuyos destinos, destinos alternos y rutas, operen y sobrevuelen Estados en los cuales el idioma inglés es requerido en las comunicaciones radiotelefónicas. **61.60(b)**. Intervalos de evaluación. **61.60(b)(1)**. A partir del 5 de marzo de 2008, los pilotos en la categoría de avión, helicóptero, aeronave de despegue vertical y dirigible, que demuestren una competencia lingüística inferior al Nivel Experto (Nivel 6), serán evaluados oficialmente de acuerdo a los siguientes intervalos: **61.60(b)(1)(i)**. Cada



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

tres (3) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel Operacional (Nivel 4); **61.60(b)(1)(ii)**. Cada seis (6) años, aquellos que demuestren una competencia lingüística de Nivel Avanzado (Nivel 5). **61.60(b)(2)**. Aquellos que demuestren una competencia de Nivel Experto (Nivel 6), no volverán a ser evaluados, y **61.60(c)** Responsabilidad del titular de certificado de operador aéreo. Ningún titular de certificado de operador aéreo bajo RADs 121 y 135 deberá utilizar a una persona en la realización de las operaciones de servicios aéreos internacional a menos que mantenga y optimice su habilidad de hablar y comprender el idioma inglés, como mínimo en el Nivel Operacional 4, requerido por esta subsección.

SEGUNDO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 61) de Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica, Sección “B” Habilitaciones en Aeronaves y Autorizaciones para Pilotos, Subsecciones **61.63(a)**. *Generalidades*. Excepto para una licencia de piloto de transporte de línea aérea (TLA), toda persona que solicita una adición de habilitación de aeronave en una licencia de piloto, debe cumplir con los requisitos apropiados de esta subsección para la habilitación de aeronave adicional buscada. **61.63(b)**. *Habilitación en categoría adicional*. Un solicitante que posee una licencia de piloto y solicita agregar una habilitación en categoría a esa licencia de piloto, se anotará en esa licencia original la nueva habilitación de categoría, excepto cuando la categoría se incluya en el título de la propia licencia. En el caso de que se agregue la habilitación de categoría a la licencia deberá: **61.63(b)(3)**. Debe tener un endoso de un instructor autorizado en su libro de registro de vuelo o registro de entrenamiento, y ese endoso debe atestiguar que el solicitante ha sido encontrado competente en las áreas de operación que son apropiadas a la certificación de piloto para la categoría de aeronave y, si aplica, para la habilitación en clase buscada; **61.63(b)(5)**. No necesita tomar un examen de conocimiento adicional, a condición de que el solicitante posea una habilitación en avión, dirigible, globo libre, helicóptero, aeronave de despegue vertical o planeador a nivel de esa licencia de piloto. **61.63(c)(4)**. No necesita cumplir los requisitos de tiempo de entrenamiento especificados, prescritos por este RAD que aplican a la certificación del piloto para la habilitación en clase de aeronave buscada a menos que la persona posea una habilitación en categoría en globo libre y esté buscando una habilitación en clase dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos; y. **61.63(d)(8)**. Todo personal aeronáutico de nacionalidad dominicana, cuando así lo solicitare, le podrá ser adicionada en la licencia de piloto expedida bajo este RAD, una habilitación en Tipo de aeronave que haya sido obtenida bajo la reglamentación aeronáutica de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos

Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

recomendados (SARPS). **61.63(e)(3)**. El uso de un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo permitido en el párrafo (e)(2) de esta subsección deberá ser conducido de acuerdo con un curso de entrenamiento aprobado bajo RADs 121, 135, 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B. **SUSTITUIR** el numeral (1) de la subsección 61.63(e)(3)(5)(ii)(B)(1) por los literales (aa), el numeral (2) de la subsección 61.63(e)(3)(5)(ii)(B) por los literales (bb). **MODIFICA** la subsección **61.63(e)(8)(i)**. No debe actuar como piloto al mando de ese avión para el que la habilitación adicional fue obtenida bajo las provisiones de esta subsección hasta que la limitación sea removida de la licencia del piloto; y. **SUSTITUIR** el literal (a) por el (A) en la subsección 61.63(e)(9)(i), el literal (b) por el (B) en la subsección 61.63(e)(9)(i), literal (c) por el literal (C) en la subsección 61.63(e)(9)(i), literal (d) por el literal (D) en la subsección 61.63(e)(9)(i) y el literal (E) por el literal (e) en la subsección 61.63(e)(9)(i). **MODIFICA** la subsección **61.63(e)(12)(i)**. No debe actuar como piloto al mando de ese avión al cual la habilitación adicional fue obtenida bajo las provisiones de esta subsección hasta que la limitación sea removida de la licencia del piloto; y. **61.63(f)(3)**. El uso de un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo permitido en el párrafo (f)(2) de esta subsección deberá ser conducido de acuerdo con un curso aprobado en un centro de entrenamiento bajo RAD 142, o su equivalente cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS). **MODIFICA** de las subsecciones, **61.63(f)(4)(ii)** el literal (a) por el literal (A), **61.63(f)(4)(ii)** literal (b) por el literal (B), **61.63(f)(4)(ii)** literal (c) por el literal (C), **61.63(f)(4)(ii)** literal (d) por el literal (D), **61.63(f)(4)(i)** literal (a) por el literal (A), **61.63(f)(9)(i)** literal (a) por el literal (A), **61.63(f)(9)(i)** literal (a) por el literal (A), **61.63(f)(9)(i)** literal (b) por el literal (B), **61.63(f)(9)(i)** literal (c) por el literal (C), **61.63(f)(9)(i)** literal (d) por el literal (D), **61.63(f)(9)(i)** por el literal (e) por el literal (E). **61.63(h)**. *Aeronave no habilitada para procedimientos y maniobras por instrumentos*. Un solicitante para una habilitación en tipo de una aeronave no habilitada para procedimientos y maniobras por instrumentos requeridos por los requisitos apropiados contenidos en la subsección 61.157 para el examen práctico puede: **61.63(h)(2)**. Serle removida la limitación “Reglas de vuelo visual solamente” para cada tipo de aeronave en la que el solicitante demuestre cumplimiento con los requisitos apropiados en instrumentos contenidos en las subsección 61.157 o 61.73 de este RAD. **61.63(i)**. *Multimotor, avión de un solo asiento*. Un



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

solicitante para una habilitación en tipo *multimotor*, *avión de un solo asiento* puede cumplir los requisitos de este RAD en una versión multi-asiento de ese avión multimotor. **ELIMINA** el literal (k) y el numeral (3) de la subsección **61.63**. **MODIFICA** en la subsección **61.63** los numerales **(1)**. *Desviación*. A menos que el IDAC requiera que ciertas o todas las tareas sean ejecutadas, el examinador que conduce el examen práctico puede obviar cualquiera de las tareas para las cuales el IDAC aprueba autorización para desvío. **(m)**. Medidas de transición relacionadas con la categoría de aeronave de despegue vertical. Hasta el 5 de marzo de 2022, el IDAC puede anotar en la licencia de un piloto de avión o helicóptero una habilitación de tipo para la categoría de aeronave de despegue vertical. La anotación de la habilitación en la licencia indicará que la aeronave forma parte de la categoría correspondiente a aeronaves de despegue vertical. La instrucción para la habilitación de tipo en la categoría de aeronave de despegue vertical se completará durante un curso de instrucción reconocida, tomando en cuenta la experiencia previa en avión o en helicóptero del solicitante, según corresponda, e incorporará todos los aspectos pertinentes relativos a la operación de una aeronave de la categoría correspondiente a aeronaves de despegue vertical. **61.65(a)(2)**. Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60. **61.65(a)(8)(ii)**. Un simulador de vuelo o un dispositivo de entrenamiento de vuelo apropiado para la habilitación que se procura y para la maniobra específica o el procedimiento de aproximación por instrumento a realizar. Si un dispositivo de entrenamiento de vuelo aprobado por una autoridad aeronáutica competente reconocida por OACI, es utilizado para el examen práctico, los procedimientos de aproximación por instrumento en ese dispositivo de entrenamiento de vuelo estarán limitados a una sola aproximación de precisión y de no precisión, siempre y cuando el dispositivo de entrenamiento de vuelo esté aprobado para el procedimiento a realizar. **61.65(b)(5)(iv)**. Reconocimiento de situaciones meteorológicas críticas y evitación cizalladura de viento (*wind shear*); **61.65(d)(2)(i)**. Por lo menos 15 horas de vuelo de entrenamiento por instrumentos de un instructor autorizado en la categoría de aeronave para la que la habilitación en instrumentos es buscada, incluyendo aeronave multimotor con doble mando. **MODIFICA** en la subsección **61.65(d)(2)(iii)** literal (a) por el literal (A), **61.65(d)(2)(iii)** literal (b) por el literal (B). **61.65(d)(2)(iii)** literal (c) por el literal (C), **61.65(d)(2)(iv)** literal (a) por el literal (A). **61.65(d)(2)(iv)** literal (b) por el literal (B). **61.65(d)(2)(iv)** literal (c) por el literal (C). **61.65(d)(2)(iv)** literal (d) por el literal (D). **61.65(d)(2)(iv)** literal (e) por el literal (E). **61.65(d)(2)(iv)** literal (f) por el literal (F). **61.65(d)(2)(iv)** literal (g) por el literal (G). **61.65(d)(3)(i)**. Un máximo de 30 horas pueden ser ejecutadas en ese simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo, si el entrenamiento fue completado de acuerdo con un programa y un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142; o **61.65(d)(3)(ii)**. Un máximo de 20 horas pueden ser ejecutadas



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

en ese simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo si el entrenamiento no fue completado de acuerdo con un programa aprobado y en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **AGREGA** el numeral (4) a la subsección 61.65(d). *Uso de un dispositivo de entrenamiento de aviación (ATD)*. Un máximo de 10 horas de instrumentos recibidos en un dispositivo de entrenamiento de vuelo puede ser acreditada para los requerimientos de horas en instrumentos requeridos por esta subsección si: y sus literales **61.65(d)(4)(i)**. El dispositivo está aprobado y autorizado por el IDAC; **61.65(d)(4)(ii)**. Un instructor autorizado provee las horas de entrenamiento en instrumentos en el dispositivo; **61.65(d)(4)(iii)**. No más de 10 horas de instrumentos en el simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo fue acreditado para los requerimientos de horas de esta sección; **61.65(d)(4)(iv)**. Un dispositivo con visión limitada fue utilizado por el solicitante con el fin de registrar horas en instrumentos en el dispositivo; y **61.65(d)(4)(v)**. El IDAC aprobó el entrenamiento en instrumentos y las tareas en instrumentos fueron ejecutadas en el dispositivo. **MODIFICA** las subsecciones **61.67(b)(2)(ii)**. 40 horas de vuelo por instrumentos simulados si es realizado en un curso aprobado y conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B. **61.67(c)(3)(v)(B)**. Es utilizado en cumplimiento con un curso aprobado y conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B. **61.67(c)(4)**. El tiempo de vuelo adquirido en completar los requerimientos del párrafo (c)(2)(ii)(B) de esta subsección puede ser utilizado para completar los requerimientos del párrafo (c)(2)(ii)(A) de esta subsección. **61.67(d)(1)(x)**. Deberes asignados del copiloto durante aproximaciones Categoría II, a menos que la aeronave para la cual la autorización es buscada no requiera un copiloto; y **61.67(d)(2)(i)(B)**. Es usado en cumplimiento con un curso aprobado y conducido en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, o su equivalente, cuando provenga de un Estado contratante de OACI y que esté en cumplimiento con las normas y métodos recomendados (SARPS) y con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B. **61.67(d)(2)(iv).** Si un avión multimotor con capacidad de rendimiento para ejecutar una aproximación frustrada con un motor inactivo es utilizado para el examen práctico, la parte del vuelo debe incluir su rendimiento en una aproximación frustrada con un motor, que deberá ser el motor más crítico, y si aplica, llevarlo a punto muerto (idle) o a cero empuje (*zero thrust*) antes de alcanzar la radiobaliza intermedia (*middle marker*). **61.67(d)(2)(v).** Si un simulador multimotor o un dispositivo de entrenamiento multimotor es utilizado para el examen práctico, el solicitante debe ejecutar una aproximación frustrada con el motor más crítico averiado, si aplica. **61.67(d)(2)(vi).** Para una autorización de una aeronave que requiere una habilitación tipo, el examen práctico debe ser realizado en coordinación con un copiloto que posee una habilitación tipo en la aeronave de la que la autorización es buscada. **AGREGA** la subsección **61.68. *Requerimientos de autorización para el piloto categoría III.*** **61.68(a).** Generalidades. Una persona que aplica para una autorización para piloto categoría III debe tener: **61.68(a)(1).** Por lo menos una licencia de piloto privado o una licencia de piloto comercial con habilitación en instrumentos o una licencia de transporte de línea aérea; **61.68(a)(2).** Una habilitación de tipo en la aeronave para la cual la autorización es solicitada si esa aeronave requiere una habilitación de tipo; y **61.68(a)(3).** Una habilitación en categoría y clase para la aeronave para la cual la autorización es solicitada. **61.68(b). *Requisitos de experiencia.*** Una persona que aplica para una autorización para piloto Categoría III debe tener por lo menos: **61.68(b)(1).** 50 horas de vuelo nocturno como piloto al mando; **61.68(b)(2).** 75 horas de vuelo por instrumentos durante condiciones de instrumentos actual o simulada, que pueden incluir no más de: **61.68(b)(2)(i).** Una combinación de 25 horas de vuelo por instrumentos simulado en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo; o **61.68(b)(2)(ii).** 40 horas de vuelo por instrumentos simulado si son realizadas en un curso aprobado, conducido por un centro de entrenamiento apropiadamente habilitado y certificado bajo RAD 142. **61.68(b)(3).** 250 horas de vuelo de travesía como piloto al mando. **61.68(c). *Requisitos de examen práctico.*** **61.68(c)(1).** Un examen práctico debe ser pasado por una persona que aplique para: **61.68(c)(1)(i).** Emisión o renovación de una autorización para piloto Categoría III; y **61.68(c)(1)(ii).** La adición de otro tipo de aeronave a la autorización para piloto Categoría III del solicitante. **61.68(c)(2).** Para ser elegible para un examen práctico para una autorización bajo esta sección, un solicitante debe: **61.68(c)(2)(i).** Reunir los requisitos de los párrafos (a) y (b) de esta sección; y **61.68(c)(2)(ii).** Si el solicitante no ha pasado un examen práctico para esta autorización durante los 12 meses calendario que preceden al mes del examen, entonces esa persona debe: **61.68(c)(2)(ii)(A).** Reunir los requisitos de la subsección 61.57(c); y

Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

61.68(c)(2)(ii)(B). Haber realizado por lo menos seis aproximaciones ILS durante los 6 meses calendario que preceden al mes del examen, de los cuales por lo menos tres de las aproximaciones deben haber sido conducidas sin el uso de un acoplador de aproximación (approach coupler). **61.68(c)(3).** Las aproximaciones especificadas en el párrafo (c)(2)(ii)(B) de esta sección: **61.68(c)(3)(i).** Deben ser conducidas bajo condiciones de vuelo por instrumentos actuales o simuladas; **61.68(c)(3)(ii).** Deben ser conducidas hasta la altura de alerta o altura de decisión (alert height or decision height) para la aproximación ILS en el tipo de aeronave en la cual el examen práctico va a ser conducido; **61.68(c)(3)(iii).** No necesitan ser conducidas hasta la altura de decisión autorizada para operaciones Categoría III; **61.68(c)(3)(iv).** Deben ser conducidas hasta la altura de alerta o altura de decisión, según aplique, autorizadas para operaciones Categoría III, solamente, si son conducidas en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo; y **61.68(c)(3)(v).** Deben ser realizadas en una aeronave de la misma categoría, clase y tipo, según aplique, como la aeronave en la cual el examen práctico será conducido o en un simulador de vuelo, que: **61.68(c)(3)(A).** Represente una aeronave de la misma categoría y clase y tipo, según aplique, como la aeronave para la cual la autorización es buscada; y **61.68(c)(3)(v)(B).** Es usado de acuerdo a un curso aprobado impartido por un centro de entrenamiento certificado bajo el RAD 142. **61.68(c)(4).** El tiempo de vuelo adquirido para cumplir los requisitos del párrafo (c)(2)(ii)(B) de esta sección puede ser usado para cumplir con los requisitos del párrafo (c)(2)(ii)(A) de esta sección. **61.68(d).** *Procedimientos para el examen práctico.* El examen práctico consiste en un incremento oral y un incremento en vuelo. **61.68(d)(1).** *Incremento oral.* En el incremento oral del examen práctico un solicitante debe demostrar conocimiento de lo siguiente: **61.68(d)(1)(i).** Distancia de aterrizaje requerida; **61.68(d)(1)(ii).** Determinación y reconocimiento de la altura de alerta o altura de decisión, según aplique, incluyendo uso de un altímetro radar; **61.68(d)(1)(iii).** Reconocimiento de y reacción adecuada a fallas significativas encontradas antes y después de alcanzar la altura de alerta o altura de decisión, según aplique; **61.68(d)(1)(iv).** Procedimientos de aproximación frustrada y técnicas de uso de pantallas de orientación de actitud fijas o computadas y la pérdida de altura esperada relacionada con motor al aire (go-around) manual o motor al aire automático y altitud de iniciación, según aplique; **61.68(d)(1)(v).** Uso y limitaciones de RVR, incluyendo la determinación de control de RVR y transmisómetros requeridos; **61.68(d)(1)(vi).** Uso, disponibilidad, o limitaciones de señales visuales y la altitud a la que estos son normalmente discernibles a lecturas de RVR reducidas incluyendo: **61.68(d)(1)(vi)(A).** Deterioro inesperado de las condiciones hasta menos del RVR mínimo durante la aproximación, toma de contacto y carrera de aterrizaje; **61.68(d)(1)(vi)(B).** Demostración de referencias visuales esperadas con el tiempo en condiciones mínimas;



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

61.68(d)(1)(vi)(C). La secuencia esperada de señales visuales durante una aproximación en la que la visibilidad está a, o por encima del mínimo de aterrizaje; y **61.68(d)(1)(vi)(D).** Procedimientos y técnicas para hacer una transición de vuelo por referencia a instrumentos, a vuelo visual, durante una aproximación final bajo condiciones de RVR reducido. **61.68(d)(1)(vii).** Efectos de cizalladura de viento (windshear) vertical y horizontal; **61.68(d)(1)(viii).** Características y limitaciones del ILS y sistema de luces de la pista; **61.68(d)(1)(ix).** Características y limitaciones del sistema director de vuelo, acoplamiento de aproximación automática (incluyendo tipo split axis, si equipado), sistema auto acelerador (si equipado), y otro equipo Categoría III requerido; **61.68(d)(1)(x).** Deberes asignados al copiloto durante operaciones categoría III, a menos que la aeronave para la que se solicita la autorización, no requiera un copiloto; **61.68(d)(1)(xi).** Reconocimiento de los límites de posición aceptable de la aeronave y seguimiento de la trayectoria de vuelo durante la aproximación, flare, y, si aplica, carrera de aterrizaje; y **61.68(d)(1)(xii).** Reconocimiento de, y reacción a, fallas de sistema en tierra o en el aire o anomalías, particularmente después de pasar la altura de alerta o altura de decisión, según aplique. **61.68(d)(2).** *Incremento de vuelo.* Los siguientes requisitos aplican al incremento en vuelo del examen práctico: **61.68(d)(2)(i).** El incremento en vuelo puede ser conducido en una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo, según aplique, como la aeronave para la que la autorización es solicitada, o en un simulador de vuelo que: **61.68(d)(2)(i)(A).** Represente una aeronave de la misma categoría, clase, y tipo, según aplique, como la aeronave para la que la autorización es solicitada; y **61.68(d)(2)(i)(B).** Es usado de acuerdo a un curso aprobado conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.68(d)(2)(ii).** El incremento en vuelo debe consistir en por lo menos dos aproximaciones ILS hasta 100 pies AGL, incluyendo un aterrizaje y una aproximación frustrada iniciada a una altitud bien baja que pueda resultar en toque de pista durante la maniobra de go-around; **61.68(d)(2)(iii).** Todas las aproximaciones realizadas durante el incremento en vuelo deben ser hechas con el sistema de aterrizaje automático aprobado o un sistema de aterrizaje equivalente aprobado por el IDAC; **61.68(d)(2)(iv).** Si una aeronave multimotor con la capacidad de rendimiento para ejecutar una aproximación frustrada con un motor inoperativo es usada para el examen práctico, el incremento en vuelo debe incluir la realización de una aproximación frustrada con el motor crítico, si aplica, en aceleración baja o cero potencia antes de alcanzar la radiobaliza intermedia o exterior; **61.68(d)(2)(v).** Si un simulador de vuelo multimotor o dispositivo de entrenamiento de vuelo multimotor es usado, una aproximación frustrada debe ser ejecutada con un motor, el cual debe ser el motor más crítico fuera, si aplica; **61.68(d)(2)(vi).** Para una autorización para una aeronave que requiere una habilitación de tipo, el examen práctica debe ser realizada en coordinación con un copiloto que posea una

Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

habilitación de tipo en la aeronave en la cual la autorización es solicitada; **61.68(d)(2)(vii)**. Preguntas orales pueden ser hechas en cualquier momento durante el examen práctico; **61.68(d)(2)(viii)**. Sujeto a las limitaciones de este párrafo, para operaciones Categoría IIIb predicadas sobre el uso de un sistema de control rollout en falla pasiva, por lo menos un rollout manual usando referencia visual o una combinación de referencias visuales e instrumentos debe ser ejecutado. La maniobra requerida por este párrafo deberá ser iniciada por una falla pasiva que desconecte el sistema de control del rollout: **61.68(d)(2)(viii)(A)**. Después del toque de pista del tren principal; **61.68(d)(2)(viii)(B)**. Antes del toque de pista del tren de nariz; **61.68(d)(2)(viii)(C)**. En condiciones representativas del más adverso desplazamiento de toque de pista lateral permitiendo un aterrizaje seguro en la pista; y **61.68(d)(2)(viii)(D)**. En condiciones atmosféricas anticipadas en operaciones Categoría IIIb. MODIFICAR, como al efecto MODIFICA las subsecciones. **61.69(b)**. Cualquier persona que, antes del 17 de mayo de 1967, haya hecho y registrado 10 o más vuelos como piloto al mando de una aeronave remolcando un planeador o vehículo ultraliviano no motorizado acorde con un certificado o desviación no necesita cumplir con los párrafos (a)(4) y (a)(5) de esta subsección. **61.69(c)**. El piloto descrito en los párrafos (a)(4) de esta subsección, que endosa el libro de registro de vuelo del piloto de una persona que procura los privilegios de remolque, debe haber: **61.71(a)**. Una persona que se gradúa en un programa de entrenamiento aprobado bajo el RAD 141 o bajo RAD 142, es considerada haber cumplido la experiencia aeronáutica aplicable, el conocimiento aeronáutico, y las áreas de requisitos de operación de este RAD si esa persona presenta el certificado de graduación y pasa la prueba práctica requerida dentro del período de 60 días después de la fecha de graduación. AGREGA el literal (c) a la subsección **61.71**. Además de lo prescrito en la “Sección H”, subsección 61.183 sobre “Requisitos de elegibilidad” para instructores de vuelo y la “Sección I”, subsección 61.213 sobre “Requisitos de elegibilidad” para instructores de teoría aeronáutica, de este RAD, ninguna persona que procura la certificación como instructor de vuelo e instructor de teoría aeronáutica bajo este RAD, podrá ser evaluado para su certificación a menos que el solicitante haya terminado satisfactoriamente el entrenamiento aprobado bajo el RAD 141, y es considerado haber cumplido la experiencia aeronáutica, el conocimiento aeronáutico, y los requisitos de áreas de operación aplicables de este RAD, si esa persona presenta el certificado de graduación y pasa la prueba práctica requerida dentro del período de 60 días después de la fecha de graduación **ELIMINA** el literal (d) de la subsección **61.71**. MODIFICA la subsección **61.73** y sus literales. (a). *Generalidades*. Excepto para un piloto militar habilitado que ha sido removido de su posición de volar por carencia de competencia, o por una acción disciplinaria que implica operaciones de aeronave y que reúne los requerimientos aplicables de esta subsección, puede solicitar, de acuerdo con



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

su entrenamiento militar, para: **61.73(b)**. *Pilotos militares en estado activo de vuelo dentro de los pasados 12 meses*. Un piloto militar habilitado que ha estado en una posición activa de volar dentro de los 12 meses antes de la solicitud debe: **61.73(c)**. *Pilotos militares en estado no activo de vuelo durante los 12 meses calendario que preceden al mes de la solicitud*. Un piloto militar habilitado que no ha estado activo para volar dentro de los 12 meses calendario que preceden al mes de solicitud debe: **61.73(g)**. *Habilitación en Tipo de aeronave puesta en una licencia de piloto de transporte de línea aérea*. A un piloto militar habilitado o un piloto militar habilitado retirado que tenga una licencia de piloto de transporte de línea aérea y que solicita una habilitación en tipo de aeronave para ser puesta en su licencia de piloto de transporte de línea aérea, se le puede expedir esa habilitación en tipo de aeronave al nivel de la licencia de piloto de transporte de línea aérea a condición de que esa persona: **61.75(a)**. *General*. Excepto lo provisto en los párrafos (h) e (i) de esta subsección, una persona que posea una licencia de piloto extranjera que esté vigente y expedida por un país extranjero Contratante de la Convención de Aviación Civil Internacional puede solicitar y serle expedida una licencia de piloto privado con las habilitaciones apropiadas cuando la solicitud está basada en la licencia de piloto extranjera que reúna los requerimientos de esta subsección. La licencia convalidada emitida por el IDAC permanecerá vigente mientras ésta no exceda un plazo mayor a 12 meses calendario a partir de la fecha de su emisión o mientras no sea cancelada, restringida, o esté vencida o de alguna forma inhabilitada por el Estado emisor. **61.75(b)(5)**. Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60. **61.75(d)**. *Habilitaciones expedidas en instrumentos*. A una persona que posea una habilitación en instrumento en la licencia de piloto extranjera expedida por un país extranjero Contratante de la Convención de Aviación Civil Internacional le debe de ser expedida una habilitación en instrumento en una licencia de piloto privado dominicana a condición de que: **61.75(d)(3)**. Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60. **61.75(e)**. *Limitaciones y privilegios de operación*. Una persona que reciba la licencia de piloto privado convalidada dominicana que ha sido expedida bajo las provisiones de esta subsección: **61.75(f)**. *Limitaciones en licencia usada como base para una licencia dominicana*. Una licencia de piloto extranjera solamente se puede utilizar como base para expedir una licencia de piloto privada dominicana convalidada. La licencia de piloto extranjera y el certificado médico usado como las bases para expedir una licencia de piloto privado bajo esta subsección debe estar escrito en los idiomas español e inglés o acompañado por una transcripción de los idiomas español e inglés que ha sido firmada por un oficial o representante de la autoridad de aviación extranjera que expidió. **61.75(h)**. *Solicitud de convalidación de licencia para un personal aeronáutico extranjero por parte de un operador aéreo nacional*. Cuando sea solicitado por el titular de un certificado de operador aéreo o



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

trabajos aéreos, el IDAC aceptará convalidar una licencia de piloto expedida por otro Estado contratante, si los requisitos de emisión en dicho Estado son equivalentes o superiores a los que rigen en la República Dominicana, y sólo se permitirá al piloto actuar como piloto al mando, piloto instructor o como copiloto en la, o las aeronaves incluidas en las Especificaciones de Operaciones del certificado aprobado por el IDAC si: **61.75(h)(2)**. Es capaz de hablar, leer y escribir el idioma español e inglés por lo menos al Nivel 4, a menos que se desempeñe con otro sistema de comunicación hablado y escrito aprobado por el IDAC para el operador a excepción de lo establecido en el párrafo (h) (6) de esta subsección; **61.75(h)(4)**. En la autorización que acompañará la licencia convalidada según el párrafo (h), consta de la siguiente mención: “Válida para operaciones de vuelo de (nombre del explotador), en la aeronave (tipo), en funciones de (capitán o copiloto según sea) por un período de 6 meses a partir de la emisión de esta licencia”. **61.77(a)(1)**. En una aeronave civil de matrícula dominicana que es arrendada a una persona que no es un ciudadano de la República Dominicana, para realizar servicios de la manera prescrita en el subpárrafo (a)(2) de esta subsección. **61.77(a)(2)(iv)**. Servicios aéreos internacionales programados o transporte aéreo internacional no programado, en aviones de matrícula dominicana que tienen una carga paga mayor de 7,500 libras. **61.77(b)(2)(iii)**. Indicando que el solicitante ha recibido instrucción de teoría aeronáutica e instrucción de vuelo que califica al solicitante para realizar los deberes que se le asignarán en la aeronave. **AGREGAR** la subsección **61.78. Carta de Autorización Especial**. **61.78(a)**. Al titular de una licencia expedida bajo este RAD o una licencia extranjera de piloto expedida por un país Contratante de la Convención de Aviación Civil Internacional que reúna los requisitos de esta subsección, el IDAC puede expedirle una *Carta de Autorización Especial* para habilitación en categoría, clase o tipo con el fin de realizar vuelos de entrenamiento, de ensayo o para vuelos especiales que se realizan sin propósito remunerativo y que no transporten pasajeros. **61.78(b). Elegibilidad**. Para ser elegible para la expedición de una *Autorización Especial*, el solicitante debe presentar lo siguiente al IDAC: **61.78(b)(1)**. Para el titular de una licencia expedida bajo este RAD, una carta de solicitud dirigida al IDAC conforme al formato, proceso y documentación requerida, como ha sido establecido por el Director General, especificando las razones de su solicitud; **61.78(b)(2)**. Para el titular de una licencia de piloto extranjera: **61.78(b)(2)(i)**. Una carta de solicitud dirigida al IDAC, conforme al formato, proceso y documentación requerida, como ha sido establecido por el Director General, especificando las razones de su solicitud; **61.78(b)(2)(ii)**. Licencia extranjera de piloto actualizada, que haya sido expedida por la autoridad aeronáutica de un país Contratante de la Convención de Aviación Civil Internacional, que contenga la categoría de aeronave apropiada, clase, habilitación en instrumentos, y habilitación de tipo, si es



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

apropiado, para la aeronave a ser volada. **61.78(b)(2)(iii)**. No esté bajo una orden de cancelación o suspensión por el país extranjero que expidió la licencia de piloto extranjera; **61.78(b)(2)(iv)**. No contenga un endoso afirmando que el solicitante no ha reunido todos los estándares de OACI para la licencia; **61.78(b)(2)(v)**. Posea un certificado médico vigente expedido bajo el RAD 67 o un certificado médico vigente expedido por el país que expidió la licencia extranjera de la persona; y **61.78(b)(2)(vi)**. Hablar, escribir, y entender el idioma inglés por lo menos al Nivel 4.

TERCERO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 61) Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica, **Sección “C” – Estudiante Piloto, Aplicabilidad Subsecciones 61.81**. Este RAD prescribe los requisitos para la emisión de licencias y certificados de estudiante piloto, las condiciones bajo las que esta licencia es utilizada y las limitaciones y reglas operacionales, generales para los titulares de estos certificados y licencias. **61.83. Requisitos de elegibilidad: Estudiante Piloto**. Para obtener una licencia de estudiante piloto y un certificado médico de por lo menos Clase II, una persona debe: **61.83(c)**. Ser capaz a partir del 6 de marzo de 2011 de hablar, leer y escribir el idioma español por lo menos al nivel 4 (OACI) con tales limitaciones operacionales puestas en su licencia de piloto como sea necesario para garantizar una operación segura de la aeronave. Esta limitación persistirá hasta tanto él demuestre que puede hablar, leer y escribir el idioma español al nivel arriba prescrito; y **61.85. Solicitud**. La solicitud para poder obtener una licencia de estudiante piloto y un certificado médico de por lo menos Clase II, deberá hacerse conforme al formato, proceso y documentación requerida que ha sido establecida por el Director General. **61.87(c). Entrenamiento de Pre-vuelo solo**. Previo a la conducción de un vuelo solo, un estudiante piloto debe haber recibido y registrado instrucción en por lo menos los procedimientos y maniobras aplicables enumeradas en los párrafos (d) hasta (j) de esta subsección y haber demostrado pericia en el ámbito aceptable de rendimiento a juicio del instructor que aprueba el “vuelo sólo” de estudiante piloto. **61.87(d). Las maniobras y procedimientos para entrenamiento previo al vuelo solo en un avión monomotor**. Un estudiante que está recibiendo entrenamiento para la habilitación o privilegios de un avión monomotor debe (como sea apropiado a la aeronave a ser volada en el vuelo solo), haber recibido un entrenamiento pre-solo, sobre: **61.87(k)**. La instrucción en globo libre que es requerida por esta sección, puede ser impartida por una persona titular de una licencia de piloto comercial con habilitación en categoría de globo libre aerostático. El estudiante piloto que esté recibiendo entrenamiento en un globo libre debe recibir y registrar entrenamiento de vuelo para las siguientes maniobras y procedimientos: **61.87(k)**. La instrucción en globo



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

libre que es requerida por esta sección, puede ser impartida por una persona titular de una licencia de piloto comercial con habilitación en categoría de globo libre aerostático. El estudiante piloto que esté recibiendo entrenamiento en un globo libre debe recibir y registrar entrenamiento de vuelo para las siguientes maniobras y procedimiento: **61.87(k)(1)**. Despliegue y procedimientos de ensamblaje; **61.87(k)(2)**. Procedimientos apropiados de preparación del vuelo, y sistemas de la aeronave; **AGREGA** al literal k de la subsección 61.87 los siguientes numerales: **61.87(k)(3)**. Ascensos y descensos; **61.87(k)(4)**. Procedimientos de aterrizaje y de recuperación; **61.87(k)(5)**. Procedimientos de emergencia y malfuncionamiento de equipos; **61.87(k)(6)**. Operación de la fuente de aire caliente o de gas, balastro, válvulas, entradas de aire y rip panels, como sea apropiado; **61.87(k)(7)**. Uso de válvulas de deflexión o rip panel para simulación de una emergencia; **61.87(k)(8)**. Los efectos del viento en ascenso y ángulos de aproximación; y **61.87(k)(9)**. Detección de obstrucción y técnicas de evitación. **RESERVA** la subsección **61.87(l)**. **MODIFICA**, la subsección **61.87(m)**. Limitaciones para el instructor de vuelo al autorizar vuelo solo. Ningún instructor debe autorizar a un estudiante piloto a realizar un vuelo solo, a menos que el instructor haya: **61.87(m)(1)**. Dado la instrucción al estudiante en la marca y modelo de aeronave en la que el vuelo solo va a ser hecho; **61.87(m)(2)**. Determinado que el estudiante ha cumplido el entrenamiento de vuelo y requisitos de esta sección; y. **61.87(m)(3)**. Determinado que el estudiante es competente para hacer con seguridad un vuelo solo en esa aeronave. **AGREGA** el numeral (4) a la subsección 61.87(m). Endosado el libro de vuelo y la licencia o certificado de estudiante piloto, certificando haber dado entrenamiento al estudiante y autorizándolo para volar la aeronave específica, marca y modelo dentro de los 90 días previo a que el estudiante vuele solo. **MODIFICA** la subsección **61.87(n)**. *Limitaciones para los estudiantes pilotos para operar una aeronave en vuelo solo*. Un estudiante piloto no debe operar una aeronave en vuelo solo a menos que el estudiante haya recibido: **AGREGA** a la subsección **61.87(n)** los numerales **61.87(n)(1)**. Un endoso en su licencia de estudiante por un instructor de vuelo autorizado para la marca y modelo de aeronave específica que se ha de volar; y. **61.87(n)(2)**. Un endoso en el libro de registro de vuelo (bitácora) para la marca y modelo de aeronave específica a ser volada por un instructor de vuelo autorizado quien dio el entrenamiento dentro de los 90 días previos a la fecha del vuelo. **61.87(o)**. *Limitaciones para los pilotos estudiantes para operar una aeronave en vuelo solo nocturno*. Un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo nocturno a menos que el estudiante piloto haya recibido: **61.87(o)(1)**. Entrenamiento de vuelo nocturno en procedimientos de vuelo nocturno que incluye despegues, aproximaciones, aterrizajes y motor al aire (go-arounds) durante la noche en el aeropuerto donde el vuelo solo ha de ser conducido; **61.87(o)(2)**. Entrenamiento en



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

navegación nocturna de noche en la vecindad del aeropuerto donde el vuelo solo será conducido; y **61.87(o)(3)**. Un endoso en el libro de registro de vuelo (bitácora) para la marca y modelo de aeronave específica a ser volada para vuelo solo nocturno, por un instructor de vuelo autorizado quien dio el entrenamiento dentro de los 90 días previos a la fecha del vuelo. **61.87(p)**. *Limitaciones para el instructor de vuelo que autoriza vuelo solo*. Ningún instructor debe autorizar a un piloto estudiante a realizar un vuelo solo a menos que el instructor haya. **61.87(p)(1)**. Dado entrenamiento al estudiante piloto en la marca y modelo de aeronave o en una marca y modelo similar de aeronave en la cual el vuelo solo se ha de realizar; **61.87(p)(2)**. Determinado que el estudiante piloto es competente en las maniobras y procedimientos prescritos en esta subsección; **61.87(p)(3)**. Determinado que el estudiante piloto es competente en la marca y modelo de aeronave que se ha de volar; **61.87(p)(4)**. Asegurado que la licencia de estudiante piloto ha sido endosada por un instructor autorizado para proveer entrenamiento de vuelo para la marca y modelo específica de aeronave que se ha de volar; y **61.87(p)(5)**. Endosado el libro de registro de vuelo (bitácora) para la marca y modelo específica de aeronave que se ha de volar, y que ese endoso permanezca vigente para los privilegios de vuelo solo, siempre que un instructor de vuelo autorizado actualice el libro de registro de vuelo cada 90 días después. **MODIFICA** las subsecciones **61.89(a)**. Un estudiante piloto no debe actuar al mando de una aeronave: **61.89(a)(9)**. El último día del vigésimo cuarto (24.º) mes calendario a partir de la fecha de emisión de la licencia sin que antes haya solicitado y obtenido nuevamente una licencia de estudiante piloto, si después de haber vencido el plazo de vigencia de la licencia de estudiante piloto previa, éste no haya obtenido una licencia superior a dicha licencia; **61.89(a)(10)**. Ningún estudiante piloto puede operar una aeronave en vuelo solo, a menos que el libro de vuelo y la licencia o certificado de estudiante piloto haya sido endosado por el instructor de vuelo que haya dado el entrenamiento al estudiante, autorizándolo para volar la aeronave específica, marca y modelo dentro de los 90 días previo a que el estudiante vuele solo. **RESERVAR** la subsección **61.91**. **61.93(d)(4)**. Para un vuelo solo específico de navegación repetido que no sea mayor de 50 millas náuticas desde el punto de salida, después de darle la instrucción de vuelo en ambas direcciones en la ruta, incluyendo despegues y aterrizajes en los aeródromos a ser utilizados, y ha especificado las condiciones para que los vuelos puedan realizarse. **61.95(a)(1)**. El estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción de teoría aeronáutica y vuelo, de un instructor autorizado en esa área de espacio aéreo Clase B y la instrucción de vuelo se reciba en el área de espacio aéreo específica Clase B, para la que el vuelo solo sea autorizado; **61.95(a)(3)**. El respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida de teoría aeronáutica y de vuelo y se encuentra competente para conducir vuelos solos en área de espacio aéreo específica Clase B.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

61.95(b). Conforme al RAD, subsección 91.131 (b), un estudiante piloto no puede operar una aeronave en vuelo solo, desde o en un aeródromo ubicado dentro del espacio aéreo Clase B, a menos que: **61.95(b)(1).** Ese estudiante piloto haya recibido ambas, instrucción de teoría aeronáutica y de vuelo, de un instructor autorizado para que opere en ese aeródromo y la instrucción de teoría aeronáutica y de vuelo se haya recibido en el aeródromo específico para el que se autoriza el vuelo solo; **61.95(b)(3).** El respaldo del libro de vuelo especifique que el estudiante piloto ha recibido la instrucción requerida de teoría aeronáutica y de vuelo, y se encuentra competente para conducir operaciones de vuelo solo en el aeródromo especificado.

CUARTO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 61) Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica, **Sección “E” – Piloto Privado, Aplicabilidad, Subsecciones 61.101.** Esta sección prescribe los requisitos para la emisión de licencias y certificados de piloto privado y las habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esos certificados, licencias y habilitaciones son necesarias, y las reglas de operación general para personas que poseen esos certificados y licencias y habilitaciones. **61.103(b).** Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60. **61.103(c)(1).** Condujo el entrenamiento, o revisó el estudio de la persona sobre áreas de conocimientos aeronáuticos listadas en la subsección 61.105 (b), que apliquen a la habilitación de aeronave buscada; y. **61.103(d).** Pasar la requerida prueba de conocimientos sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos listadas en la subsección 61.105 (b). **61.103(e)(1).** Condujo el entrenamiento en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b), que aplican a la habilitación de aeronave buscada; y. **61.103(g).** Pasar un examen práctico sobre las áreas de operación enlistadas en la subsección 61.107 (b), que aplican a la habilitación de aeronave buscada. **61.105(a). Generalidades.** Una persona que está solicitando una licencia de piloto privado debe recibir y registrar entrenamiento en tierra de un instructor autorizado, sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos del párrafo (b) de esta subsección que apliquen a la categoría de aeronave y clase de habilitación buscada. **61.107(a).** Generalidades. Una persona que está solicitando una licencia de piloto privado debe recibir y registrar entrenamiento en tierra de un instructor autorizado, sobre las áreas de conocimientos aeronáuticos del párrafo (b) de esta subsección que apliquen a la categoría de aeronave y clase de habilitación buscada. **61.107(b)(1)(xii).** Operaciones nocturnas, excepto como está dispuesto en la subsección 61.110; **61.107(2)(xiii).** Operaciones nocturnas, excepto como está dispuesto en la subsección 61.110; **61.107(b)(3)(xvi).** Operaciones nocturnas, excepto como está estipulado en la subsección 61.110; **61.107(b)(7).** Para una habilitación



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

categoría dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos, haber obtenido bajo apropiada supervisión: **61.109(a)**. *Para una habilitación de aviones monomotor*. Excepto como está estipulado en el párrafo (k) de esta subsección, una persona que solicita una licencia de piloto privado con una categoría de avión y habilitación de clase monomotor debe registrar por lo menos cuarenta (40) horas de vuelo que incluyan al menos 20 horas de instrucción en doble mando y 10 horas de entrenamiento de vuelo solo en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (1), y el entrenamiento debe incluir por lo menos: **61.109(a)(2)**. Excepto como está estipulado en la subsección 61.110, 3 horas de entrenamiento en vuelo nocturno en un avión monomotor que incluya: **61.109(b)**. *Para una habilitación de avión multimotor*. Excepto como está estipulado en el párrafo (k) de esta subsección, la persona que solicita una licencia de piloto privado con categoría de avión y habilitación de clase multimotor debe registrar por lo menos 40 horas de tiempo en vuelo que incluyan por lo menos 20 horas de entrenamiento en vuelo impartido por un instructor autorizado y 10 horas de entrenamiento en vuelo solo en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (2), y el entrenamiento debe incluir por lo menos: **61.109(b)(2)**. Excepto como está estipulado en la subsección 61.110, 3 horas de entrenamiento en vuelo nocturno en un avión multimotor que incluya: **61.109(c)**. *Para una habilitación de categoría en helicóptero*. Excepto como está estipulado en el párrafo (k) de esta subsección, la persona que solicite una licencia de piloto privado con habilitación en clase con categoría helicóptero debe registrar por lo menos 40 horas en vuelo que incluyan por lo menos 20 horas de entrenamiento en vuelo impartido por un instructor autorizado y 10 horas de entrenamiento en vuelo solo en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b) (3), y el entrenamiento debe incluir al menos: **AGREGA** la subsección **61.109(e)**. *Aeronave de despegue vertical*. **61.109(e)(1)**. Un total de cuarenta (40) de tiempo de vuelo de instrucción y de vuelo solo, que deben incluir por lo menos: **61.109(e)(1)(i)**. Veinte (20) horas de instrucción con doble mando; **61.109(e)(1)(ii)**. Diez (10) horas de vuelo solo en una aeronave de despegue vertical, incluyendo cinco (5) horas de vuelo de travesía; **61.109(e)(1)(iii)**. Un vuelo de travesía de un mínimo de ciento cincuenta (150) millas náuticas [doscientos setenta (270) km] durante el cual habrá efectuado aterrizajes en dos aeródromos diferentes; **61.109(e)(1)(iv)**. Tres horas de instrucción en vuelo nocturno, que incluya: **RESERVA** el literal (A) de la subsección **61.109(e)(1)(iv)**. **AGREGA**. **61.109(e)(1)(iv)(B)**. Diez (10) despegues y diez (10) aterrizajes, cada aterrizaje involucrará un vuelo de patrón de tráfico en un aeródromo. **61.109(e)(2)**. Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo como piloto en aeronaves de otras categorías, el IDAC aplicará la siguiente escala de créditos al total de horas de vuelo requeridas: **61.109(e)(2)(i)**. Diez (10) horas si el piloto tiene al menos cien



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

(100) horas de vuelo o más en helicóptero; **61.109(e)(2)(ii)**. Quince (15) horas si el piloto tiene al menos quinientas (500) horas de vuelo o más en helicóptero; **61.109(e)(2)(i)(iii)**. Cinco (5) horas si el piloto tiene al menos cien (100) horas de vuelo o más en avión; **61.109(e)(2)(iv)**. Diez (10) horas si el piloto tiene al menos quinientas (500) horas de vuelo o más en avión; **61.109(e)(2)(v)**. Diez (10) horas si el piloto tiene al menos cien (100) horas de vuelo o más en planeador; **61.109(e)(2)(vi)**. La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables en ningún caso puede exceder de veinticinco (25) horas. **61.109(g)**. *Para una habilitación en dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos*. Una persona que solicita una licencia de piloto privado con una categoría de dirigible de un volumen superior a 4,600 metros cúbicos, debe registrar por lo menos; **61.109(h)**. *Para una habilitación en globo libre*. La persona que solicite una licencia de piloto privado con una habilitación categoría globo libre debe registrar por lo menos 16 horas de entrenamiento en vuelo que incluya por lo menos ocho (8) lanzamientos y ascensos en las áreas de operación listadas en la subsección 61.107 (b)(8) de este RAD, de las cuales una (1) será de vuelo solo que incluya: **61.109(k)**. Crédito permitido por el uso de un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo. **61.109(k)(1)**. Excepto como está dispuesto en los párrafos (k) (2) de esta subsección, un máximo de 2.5 horas de entrenamiento en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que represente la categoría, clase, y tipo, si es aplicable, de la aeronave apropiada para la habilitación que se busca, puede ser acreditada para el tiempo de entrenamiento de vuelo requerido por esta sección, si es recibido de un instructor autorizado. **61.109(k)(2)**. Un máximo de 5 horas de entrenamiento en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que represente la categoría, clase, y tipo, si es aplicable, de la aeronave apropiada para la habilitación que se busca, puede ser acreditada para el tiempo de entrenamiento en vuelo requerido por esta sección, si el entrenamiento es realizado en un curso conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.109(k)(3)**. Excepto cuando menos horas son aprobadas por el Director General, un solicitante de una licencia de piloto privado que posea una habilitación en avión, helicóptero o aeronave de despegue vertical, que haya completado satisfactoriamente un curso aprobado de piloto privado, conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, solamente necesita tener un total de treinta y cinco (35) horas de experiencia aeronáutica para reunir los requisitos de esta sección. **61.110. Excepciones de vuelo nocturno**. A una persona que no reúne los requisitos de vuelo nocturno de la subsección 61.109(d)(2), (i)(2), o (j)(2) le puede ser emitida una licencia de piloto privado con la limitación “vuelo nocturno está prohibido”. Esta limitación puede ser removida por un examinador si el titular cumple con los requisitos de la subsección 61.109(d)(2), (i)(2),



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

o (j)(2), como sea apropiado. **61.113(d)**. Un piloto privado puede actuar como un piloto al mando de una aeronave utilizada en transporte aéreo de pasajeros patrocinado por una organización caritativa descrita en el párrafo (d)(7) de esta subsección, y para la cual los pasajeros hacen donación a la organización, cuando sean reunidos los siguientes requisitos: **61.113(d)(1)(ii)**. Una fotocopia de cada licencia de piloto al mando, certificado médico, y entrada en el libro de registro de vuelo del piloto que demuestre que el piloto está en ejercicio de cumplimiento con las subsecciones 61.56 y 61.57 y haya registrado por lo menos 200 horas de tiempo en vuelo. **61.113(d)(2)**. El vuelo sea conducido desde un aeródromo público que esté adecuado para la aeronave a ser utilizada, o desde otro aeródromo que haya sido aprobado por el IDAC para la operación. **61.113(d)(7)**. La organización caritativa sea una organización identificada como tal por el gobierno de la República Dominicana. **61.117. Privilegios y limitaciones para piloto al mando: copiloto de una aeronave que requiera más de un piloto**. Excepto como está dispuesto en la subsección 61.113, ningún piloto privado debe, por compensación o arrendamiento, actuar como copiloto de una aeronave que está certificada en tipo por más de un piloto, ni puede ese piloto actuar como copiloto de un avión que esté transportando pasajeros o propiedad por compensación o arrendamiento;.

QUINTO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 61) Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica, **Sección “F” – Piloto Comercial**, Subsecciones **61.123(b)**. Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60. **61.129(a)**. *Para una habilitación en avión monomotor*. Excepto como está estipulado en el párrafo (i) de esta subsección, la persona que solicita una licencia de piloto comercial con una habilitación en categoría avión y clase monomotor, debe registrar por lo menos doscientas (200) horas de vuelo como piloto. En el caso de que el solicitante haya acumulado dichas horas en un curso de instrucción reconocida, el total requerido es de ciento cincuenta (150) horas de vuelo. El total de tiempo de vuelo como piloto debe incluir como mínimo: **61.129(a)(4)**. 10 horas de vuelo solo en un avión monomotor sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (1), que incluye por lo menos: **61.129(a)(4)(ii)**. 5 horas en condiciones VFR nocturno con 5 despegues y 5 aterrizajes con cada aterrizaje involucrando un vuelo en el patrón de tráfico en un aeródromo con una torre de control operando. **61.129(b)**. *Para una habilitación en avión multimotor*. Excepto como está estipulado en el párrafo (i) de esta subsección, la persona que solicita una licencia de piloto comercial con una categoría de avión y habilitación en clase multimotor, debe registrar por lo menos doscientas (200) horas de vuelo como piloto. En el caso de que el solicitante haya acumulado dichas horas en un



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

curso de instrucción reconocida, el total requerido es de ciento cincuenta (150) horas de vuelo. El total de tiempo de vuelo como piloto debe incluir como mínimo: **61.129(b)(3)**. 20 horas de entrenamiento sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (2), que incluye por lo menos: **61.129(b)(4)**. 10 horas de tiempo en vuelo solo en un avión multimotor o 10 horas de tiempo en vuelo desempeñando los deberes de piloto al mando en un avión multimotor con un instructor autorizado (cualquiera de las cuales puede ser acreditada hacia el requerimiento del tiempo de vuelo en el párrafo (b) (2) de esta subsección), sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (2), que incluye por lo menos: **61.129(c)(3)**. 20 horas de entrenamiento sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (3), que incluye por lo menos 10 horas de entrenamiento en instrumentos en una aeronave; **61.129(c)(4)**. 10 horas en vuelo solo en un helicóptero en las áreas de operación listadas en la subsección 61.127(b)(3), que incluye por lo menos:; Agregar la subsección **61.129(e)**. *Aeronave de despegue vertical*. **61.129(e)(1)**. Un total de por lo menos doscientas (200) horas de vuelo como piloto en aeronaves de despegue vertical. En el caso de que el aspirante haya acumulado dichas horas en un curso de instrucción reconocida, el total requerido es de ciento cincuenta (150) horas de vuelo. El total de tiempo de vuelo como piloto debe incluir como mínimo: **61.129(e)(1)(i)**. Cincuenta (50) horas como piloto al mando; **61.129(e)(1)(ii)**. Diez (10) horas en vuelos de travesía como piloto al mando incluyendo un vuelo de travesía como piloto al mando de quinientos cuarenta (540) km [trescientas (300) millas náuticas], durante el cual habrá efectuado aterrizajes completos en dos (2) aeródromos diferentes; **61.129(e)(1)(iii)**. Diez (10) horas de instrucción de vuelo por instrumentos de los cuales un máximo de cinco (5) horas puede ser de tiempo en simulador; y **61.129(e)(1)(iv)**. Para que las atribuciones de la licencia puedan ejercerse por la noche, cinco (5) horas de vuelo nocturno que comprendan cinco (5) despegues y cinco (5) aterrizajes como piloto al mando. **61.129(e)(2)**. Cuando el solicitante registre experiencia de vuelo en otras categorías de aeronaves, el IDAC aplicará la siguiente escala de créditos al total de horas de vuelo requeridas: **61.129(e)(2)(i)**. Veinte (20) horas si el piloto tiene al menos trescientas (300) horas de vuelo como piloto al mando de helicóptero; **61.129(e)(2)(ii)**. Diez (10) horas si el piloto tiene al menos doscientas (200) horas de vuelo como piloto al mando de dirigible; **61.129(e)(2)(iii)**. Diez (10) horas si el piloto tiene al menos doscientas (200) horas de vuelo como piloto al mando de planeadores; **61.129(e)(2)(iv)**. La disminución máxima por acumulación de créditos aplicables, en ningún caso puede exceder de veinticinco (25) horas. **61.129(e)(3)**. El IDAC determinará si la instrucción recibida en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo es aceptable como parte del tiempo total de vuelo. **MODIFICA** las subsecciones **61.129(f)(1)(i)**. 3 horas de entrenamiento en vuelo en un planeador o vuelos de



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

entrenamientos en un planeador con un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (6), incluyendo por lo menos 3 vuelos de entrenamiento en un planeador con un instructor autorizado en preparación para la prueba práctica dentro del período de 60 días anteriores a la fecha de la prueba; y **61.129(f)(1)(ii)**. 2 hora en vuelo solo que incluyen no menos de 10 vuelos solo en un planeador sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (6); o **61.129(f)(2)(i)**. 3 horas de entrenamiento de vuelo en un planeador o 10 vuelos de entrenamiento en un planeador con un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (6), incluyendo por lo menos 3 vuelos de entrenamiento en un planeador con un instructor autorizado en preparación para la prueba práctica dentro del período de 60 días anteriores a la fecha de la prueba; y **61.129(g)(4)**. 20 horas de entrenamiento en vuelo en dirigibles sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (7), que incluye al menos: **61.129(g)(5)**. 10 horas de entrenamiento en vuelo efectuando los deberes de piloto al mando con un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (7), que incluye al menos. **61.129(h)(4)**. 10 horas de entrenamiento en vuelo que incluye al menos 10 vuelos de entrenamiento con un instructor autorizado en globos libre sobre las áreas de operación listadas en la subsección 61.127 (b) (8), que consiste de al menos: **61.129(h)(4)(i)(A)**. 2 vuelos de entrenamiento de 2 horas cada uno con un instructor autorizado en un globo libre aerostático sobre las áreas de operación apropiadas a un globo libre aerostático dentro de 60 días anterior a la solicitud de la habilitación; **61.129(i)(1)**. Excepto como está estipulado en el párrafo (i) (2) de esta subsección, el solicitante que haya llevado a cabo el entrenamiento requerido por esta subsección en un curso aprobado por el IDAC y conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142 puede: **61.129(i)(1)(i)**. Acreditar un máximo de 50 horas para el total de los requisitos de experiencia aeronáutica para una habilitación en avión o aeronave de despegue vertical, siempre que la experiencia aeronáutica fue obtenida de un instructor autorizado en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento vuelo que represente esa clase de avión o categoría o tipo aeronave de despegue vertical, si aplica, apropiado a la habilitación que se busca; y **61.129(i)(2)**. Un solicitante que haya llevado a cabo el entrenamiento requerido por esta subsección en un curso conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142 puede: **61.133(a)(2)(i)(A)**. Impartir entrenamiento de teoría de vuelo y en vuelo en un dirigible para la emisión de una licencia o habilitación; **61.133(a)(2)(i)(E)**. Impartir entrenamiento de teoría de vuelo y en vuelo y endosos que son requeridos para una revisión de vuelo, un privilegio operacional o renovación de requisitos de experiencia de esta subsección. **61.133(a)(2)(ii)(A)**. Impartir entrenamiento en vuelo y de teoría de vuelo en un globo libre para la emisión de una licencia o habilitación; **61.133(a)(2)(ii)(D)**. Impartir entrenamiento de teoría de vuelo y en vuelo y endosos que son



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

requeridos para una revisión de vuelo, un privilegio operacional, o requisitos de la experiencia reciente de este reglamento; **61.153(a)**. Tener por lo menos 23 años de edad; **61.153(b)**. Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60; **61.153(f)**. Pasar una prueba de conocimientos sobre las áreas de conocimiento aeronáutico de la subsección 61.155, que apliquen a la categoría de aeronave y la clase de habilitación buscada; **61.157(b)(1)**. Debe recibir y registrar entrenamiento de teoría y de vuelo de un instructor autorizado en las áreas de operación en esta subsección, que apliquen a la habilitación del tipo de aeronave buscado. **61.157(b)(4)**. Debe comunicarse eficazmente con los demás miembros de la tripulación de vuelo y demostrar la capacidad de ejecutar eficazmente los procedimientos en caso de incapacitación de la tripulación y coordinación de la tripulación, incluida la asignación de tareas propias del piloto, la cooperación de la tripulación, adhesión a los procedimientos normales de operación (SOP) y uso de listas de verificación. **61.157(c)**. *Excepciones*. Alguien que esté aplicando para que una habilitación de tipo de aeronave sea agregada a su licencia de piloto de transporte de línea aérea, o una habilitación de tipo de aeronave concurrentemente con una licencia de piloto de transporte de línea aérea, y que sea empleado de un titular de la licencia operando bajo los RAD 121 y 135, no necesita cumplir con los requisitos del párrafo (b) de esta subsección, si el solicitante presenta un registro de entrenamiento que demuestre la terminación satisfactoria del programa de entrenamiento aprobado del titular de certificado para ese tipo de habilitación. **61.157(f)(1)(i)**. Un chequeo de pericia bajo el RAD, subsección 121.441. **61.157(f)(1)(ii)**. Ambos chequeos, uno de competencia bajo el RAD, subsección 135.293, y uno de pericia de instrumento de piloto al mando bajo el RAD, subsección 135.297. **61.157(f)(1)(iii)**. Los chequeos de competencia bajo la Sección “G” del RAD 91. **61.157(f)(2)**. Los chequeos especificados en el párrafo (f)(1) de esta subsección deben ser conducidos por un piloto examinador designado autorizado, o un inspector de operaciones de Normas de Vuelo del IDAC. **61.157(g)**. Uso de un simulador de vuelo, o un dispositivo de entrenamiento de vuelo para una habilitación de avión. Si es utilizado un simulador de vuelo, o un aparato de entrenamiento de vuelo, para llevar a cabo todo el entrenamiento y el examen práctico requerido para la licencia de piloto de transporte de línea aérea con una categoría de avión, clase y habilitación de tipo, si es aplicable, el solicitante, el simulador, y el dispositivo de entrenamiento de vuelo están sujetos a los siguientes requisitos: **61.157(g)(2)**. El simulador de vuelo y el aparato de entrenamiento de vuelo deben ser utilizados de acuerdo con un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.157(g)(4)(ii)**. El solicitante reúne los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.159, y al menos uno de los siguientes: **SUSTITUIR** los numerales (1) y (2) por los literales (aa) y (bb) en la Subsección **61.157(g)(2)(4)(ii)(B)** y el numeral (2) por los literales en la subsección. **MODIFICA** las



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

subsecciones **61.157(g)(7)(i)**. Un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, que incluya todo el entrenamiento y prueba sobre las siguientes tareas, los cuales deben ser completadas satisfactoriamente en un avión estático o en vuelo según sea apropiado: **61.157(g)(7)(ii)**. Un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, que cumpla con el párrafo (g) (8) y (g) (9) de esta subsección y que incluya todo el entrenamiento y pruebas para una licencia o habilitación. **61.157(h)**. Uso de un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo para una habilitación de helicóptero. Si un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo es utilizado para realizar todo el entrenamiento y el examen práctico requerido para una licencia de transporte de aerolínea con una habilitación de clase de helicóptero y habilitación de tipo, si aplica, el solicitante, el simulador de vuelo, y el dispositivo de entrenamiento de vuelo están sujetos a los siguientes requerimientos: **61.157(h)(2)**. El simulador de vuelo y dispositivo de entrenamiento de vuelo debe ser utilizado de acuerdo con un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.157(h)(3)(ii)**. El solicitante debe reunir los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.161, y por lo menos una de las siguientes: **61.157(h)(4)(ii)**. El solicitante reúne los requisitos de experiencia aeronáutica de la subsección 61.161, y a partir del inicio del décimo segundo (12.º) mes calendario antes del mes en el cual el solicitante completa la prueba práctica para la habilitación adicional, haya anotado: **61.157(h)(7)**. A un solicitante que no reúna los requerimientos del párrafo (h) (3) (ii) (A) hasta (D) o (h) (4) (ii) (A) Y (B) de esta subsección puede serle emitida una licencia de piloto de transporte de línea aérea, o una habilitación adicional para esa licencia de piloto luego de la terminación satisfactoria de uno de los siguientes requerimientos. **61.157(h)(7)(i)**. Un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142 que incluya todo el entrenamiento y prueba para esa licencia o habilitación, seguido por entrenamiento y pruebas para esa licencia o habilitación, seguido por entrenamiento y pruebas sobre las siguientes tareas, las cuales deben ser completadas satisfactoriamente en una aeronave estática o en vuelo, según sea apropiado: **61.157(h)(7)(ii)**. Un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142, que incluya entrenamiento y prueba para esa licencia o habilitación y de acuerdo con los párrafos (h) (8) y (h) (9) de esta subsección. **61.159(a)**. Excepto como está dispuesto en los párrafos (b), (c), y (d) de esta subsección, una persona que está aplicando para una licencia de piloto de transporte de línea aérea con una categoría de avión y habilitación de clase, debe tener por lo menos 1,500 horas de tiempo total como un piloto que incluya por lo menos: **61.159(a)(3)(ii)**. Un máximo de 30 horas de entrenamiento en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo puede ser acreditado para los requerimientos en tiempo de vuelo por instrumentos del párrafo (a)(3) de esta subsección si el entrenamiento fue aprobado y conducido por un centro



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.159(a)(4).** 250 horas ese tiempo de vuelo en un avión como piloto al mando, o como copiloto realizando durante las funciones de piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando, o cualquier combinación de éstas, la cual incluya por lo menos: **61.159(a)(5).** No más de 100 horas de los requerimientos totales de experiencia aeronáutica del párrafo (a) de esta subsección podrán ser obtenidas en un simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo que represente un avión, siempre que la experiencia aeronáutica fuera obtenida en un curso aprobado conducido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.159(b).** Una persona que haya realizado por lo menos 20 despegues y aterrizajes nocturnos a una parada completa puede sustituir cada despegue y aterrizaje nocturno adicional o una parada completa por 1 hora de tiempo de vuelo nocturno para satisfacer los requerimientos del párrafo (a) (2) de esta subsección; sin embargo, no más de 25 horas de tiempo de vuelo nocturno pueden ser acreditadas de esta manera. **61.159(c).** Un piloto comercial puede acreditar el siguiente tiempo de vuelo de copiloto o tiempo de vuelo de ingeniero de vuelo para las 1,500 horas de tiempo total como un piloto requerido por el párrafo (a) de esta subsección: **61.159(c)(i).** Tiempo de copiloto, siempre que el tiempo sea adquirido en un avión: **61.159(c)(1)(ii).** Comprometido en operaciones bajo los RAD 121, RAD 135 para el cual un copiloto es requerido; **61.159(d)(1).** Acredita el tiempo de copiloto o ingeniero de vuelo bajo el párrafo (c) de esta subsección para el requerimiento total en tiempo de vuelo 1,500 horas del párrafo (a) de esta subsección; **61.159(d)(2).** No tiene por lo menos 1,200 horas de vuelo como piloto, incluyendo no más del 50 por ciento de su tiempo de copiloto y nada de su tiempo de ingeniero de vuelo; y **AGREGAR** el literal (f) a la subsección **61.159(f).** *Aeronave de despegue vertical.* Un total de por lo menos mil quinientas (1,500) horas de vuelo como piloto en esta categoría, que incluya: **61.159(f)(i).** Doscientas cincuenta (250) horas de vuelo, ya sea como piloto al mando, o bien un mínimo de setenta (70) horas como piloto al mando, más el tiempo de vuelo adicional necesario como piloto al mando bajo supervisión; **61.159(f)(2).** Cien (100) horas de vuelo de travesía, de las cuales un mínimo de cincuenta (50) como piloto al mando o como piloto al mando bajo supervisión; **61.159(f)(3).** Setenta y cinco (75) horas de vuelo por instrumentos, de los cuales un máximo de treinta (30) podrán ser de tiempo en entrenador; y **61.159(f)(4).** Veinticinco (25) horas de vuelo nocturno como piloto al mando o como copiloto. **MODIFICA** la subsección **61.161(a)(3).** 200 horas en vuelo de helicópteros, que incluya por lo menos 75 horas como piloto al mando, o como copiloto ejerciendo los deberes de un piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando, o cualquiera combinación de ellos; y **61.161(a)(4).** 75 horas de vuelo por instrumentos en condiciones reales o instrumento meteorológico simulado, de las cuales por lo menos 50 horas sean obtenidas en vuelo con al



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

menos 25 horas en helicópteros como piloto al mando, o como copiloto ejerciendo los deberes de un piloto al mando bajo la supervisión de un piloto al mando, o cualquiera combinación de ellos. **61.161(b)(3)**. Un máximo de 50 horas de entrenamiento en un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo puede ser acreditado para los requisitos de tiempo de vuelo por instrumentos del párrafo (a) (4) de esta subsección si la experiencia aeronáutica es llevada a cabo en un curso aprobado, impartido por un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.165(f)(3)**. El tiempo de vuelo especificado en el párrafo (f) (1) de esta subsección debe haber sido registrado entre el 1ro. de septiembre de 2004 y el 31 de agosto de 2005.

SEXTO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 61) Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica, **Sección “H”** – Instructor de Vuelo, Aplicabilidad, subsecciones **61.181**. Esta sección prescribe los requisitos para la expedición de licencias y certificados de instructor de vuelo y sus habilitaciones, las condiciones bajo las cuales esas licencias, certificados y habilitaciones son necesarias, y las limitaciones sobre esas licencias, certificados y habilitaciones. **61.183(b)**. Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60; **61.183(h)(2)**. Simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo aprobado que es representativo de la categoría y clase de aeronave para la habilitación buscada, y usada de acuerdo con un curso aprobado y conducido en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.183(i)(2)**. Demostrar pericia de instrucción en el reconocimiento de entrada en pérdida, entrada en barrena, barrenas, y los procedimientos de recuperación de barrenas. Sin embargo, sobre la presentación del endoso especificado en el párrafo (i) (1) de esta subsección un examinador puede aceptar ese endoso como evidencia satisfactoria de pericia en instrucción en reconocimiento de entrada en pérdida, entrada en barrena, barrenas, y procedimientos de recuperación de barrena para el examen práctico, siempre que el examen práctico no sea un reexamen como resultado de la reprobación de un previo examen del solicitante, por deficiencias en conocimiento o habilidad en los procedimientos de instrucción sobre reconocimiento de pérdida de sustentación (*stall*), entrada en barrena, barrenas o recuperación de barrenas. Si el reexamen es un resultado de las deficiencias en la habilidad de un solicitante para demostrar conocimiento o habilidad de reconocimiento, entrada en pérdida, entrada en barrena, barrenas, o los procedimientos de instrucción en recuperación de barrenas, el examinador debe examinar a la persona sobre conocimiento de entrada en pérdida, entrada en barrena, barrenas, y los procedimientos de instrucción para recuperación de barrenas en una aeronave o planeador, certificado para barrenas según aplique. **61.187(a)**. Generalidades. Una persona que solicita una licencia o un certificado de





Instituto Dominicano de Aviación Civil
"AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA"

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

instructor de vuelo debe, con respecto a la categoría y clase de aeronave para la cual busca obtener las atribuciones de instructor de vuelo, demostrar su capacidad para instruir en aquellas áreas en las que tenga que proporcionar instrucción en vuelo, que incluya instrucción pre-vuelo, posterior al vuelo y en tierra, como sea apropiado. Recibirá y anotará entrenamiento de vuelo y terrestre de un instructor autorizado sobre las áreas de operación listadas en esta subsección que aplica para la habilitación de instructor de vuelo buscada. El libro de registro de vuelo del solicitante debe contener un endoso de un instructor autorizado certificando que la persona está capacitada para pasar un examen práctico sobre esas áreas de operación. **61.187(c)(2)**. En un simulador o dispositivo de entrenamiento de vuelo representativo de la categoría y clase de aeronave para la habilitación que se busca, y usada de acuerdo con un curso aprobado en un centro de entrenamiento certificado bajo RAD 142. **61.189(a)**. Un instructor de vuelo tiene que firmar el libro de registro de vuelo de cada persona para la cual ese instructor haya dado entrenamiento de vuelo y de teoría. **61.193. Privilegios de instructor de vuelo**. Una persona que posee una licencia de instructor de vuelo está autorizada dentro de las limitaciones de esa licencia de instructor de vuelo para dar entrenamiento en aeronave, simulador de vuelo o dispositivo de entrenamiento de vuelo con los endosos que son requeridos y relacionados para: **RESERVA** los literales c) y d) de la subsección **61.193**. **61.195(d)(3)(i)**, Dado a ese estudiante entrenamiento de teoría de vuelo y de vuelo en ese espacio aéreo Clase B o en ese aeródromo; y **61.195(h)(1)(i)**. Posea una licencia de instructor de teoría de vuelo o una licencia de instructor de vuelo autorizado con la habilitación apropiada, que haya poseído esa licencia por lo menos por 24 meses, y haya dado por lo menos 40 horas de entrenamiento de teoría de vuelo; **61.195(h)(1)(i)(ii)**. Poseer una licencia de instructor de teoría de vuelo o de vuelo con la habilitación apropiada, y haya dado por lo menos 100 horas de entrenamiento de teoría de vuelo en un curso aprobado por el IDAC. **61.195(a)(1)**. Entrenamiento de teoría de vuelo en las áreas de conocimientos aeronáuticos requeridas para la emisión de una licencia de piloto privado o habilitaciones asociada bajo este reglamento; **61.195(g)(1)**. Un instructor de vuelo tiene que realizar todo entrenamiento desde dentro de la aeronave que cumple con los requisitos del RAD, subsección 91.109. **61.195(h)(1)**. El entrenamiento de teoría de vuelo dado para un solicitante inicial para una licencia de instructor de vuelo tiene que ser dado por un instructor autorizado el cual: **61.195(h)(1)(i)**. Posea una licencia de instructor de teoría de vuelo o una licencia de instructor de vuelo autorizado con la habilitación apropiada, que haya poseído esa licencia por lo menos por 24 meses, y haya dado por lo menos 40 horas de entrenamiento terrestre; **61.195(l)**. Ningún instructor de vuelo autorizado (IVA) con licencia emitida por el IDAC, podrá impartir cursos de teoría aeronáutica o instrucción de vuelo de piloto privado, habilitación de instrumentos, piloto comercial, habilitación multimotor o



Instituto Dominicano de Aviación Civil
"AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA"

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

transporte de línea aérea, de manera independiente, sin haber sometido un programa de entrenamiento y que éste sea aprobado por el Director General. **61.197(a)**. Una persona que posee una licencia o certificado de instructor de vuelo que no haya expirado puede renovar esa licencia al: **ELIMINAR** la subsección **61.211(b)**. **MODIFICA** la subsección **61.213(b)(2)**. Posee un certificado actualizado de educador o instructor, emitido por una entidad u organización reconocida por el Estado, que autoriza a la persona a enseñar en un nivel educacional medio o superior; o. **61.215(a)**. Una persona que posee una habilitación de instructor de teoría básica está autorizada a proveer: **61.215(a) (1)**. Entrenamiento de teoría de vuelo en las áreas de conocimientos aeronáuticos requeridas para la emisión de una licencia de piloto privado o habilitaciones asociada bajo este reglamento; **61.215(a)(2)**. Entrenamiento de teoría de vuelo requerido para supervisor de vuelo de piloto privado; y **61.215(b)**. Una persona que posea una licencia de instructor de teoría aeronáutica está autorizada dentro de las limitaciones de las habilitaciones en la licencia de instructor de teoría aeronáutica para endosar el libro de registro de vuelo y otros registros de entrenamiento de una persona que haya provisto el entrenamiento o recomendación especificado en los párrafos (a) hasta el (c) de esta subsección. **61.215(b)(1)**. Entrenamiento de teoría de vuelo en las áreas de conocimiento aeronáutico para la emisión de cualquier licencia o habilitación bajo este reglamento; **61.215(b) (2)**. Entrenamiento de teoría de vuelo requerido para cualquier supervisor de vuelo; **61.215(c) (1)**. Entrenamiento de teoría de vuelo en las áreas de conocimiento aeronáutico requerido para la emisión de una habilitación por instrumentos bajo este reglamento; **61.215(c) (2)**. Entrenamiento de teoría de vuelo requerido para un chequeador de pericia por instrumentos.

SEPTIMO: **ELIMINAR**, como al efecto **ELIMINA** del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 61) Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica, **Sección "I"** Instructores de Teoría Aeronáutica, la subsección **61.211(b)**, **MODIFICA** las Subsecciones **61.213(b)(2)**. Posee un certificado actualizado de educador o instructor, emitido por una entidad u organización reconocida por el Estado, que autoriza a la persona a enseñar en un nivel educacional medio o superior; o. **61.215(a)**. Una persona que posee una habilitación de instructor de teoría básica está autorizada a proveer: **61.215(d)**. Una persona que posea una licencia de instructor de teoría aeronáutica está autorizada dentro de las limitaciones de las habilitaciones en la licencia de instructor de teoría aeronáutica para endosar el libro de registro de vuelo y otros registros de entrenamiento de una persona que haya provisto el entrenamiento o recomendación especificado en los párrafos (a) hasta el (c) de esta subsección.





Instituto Dominicano de Aviación Civil
"AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA"

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

OCTAVO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 61) Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica, **Sección "J"** Piloto con Tripulación Múltiple correspondiente a la Categoría de Avión, la subsección **61.223. Requisitos de Elegibilidad: Generales.** Para ser elegible para una licencia de piloto con tripulación múltiple o habilitación de categoría de aeronave puesta en la misma, una persona debe: **MODIFICA** los numerales (1) y (2) por los literales (a) y (b) en la subsección **61.223. 61.223(c)** Cumplir con lo prescrito en la subsección 61.60; **61.227(a)(5).** Comunicarse eficazmente con los demás miembros de la tripulación de vuelo y demostrar la capacidad de ejecutar eficazmente los procedimientos en caso de incapacitación de la tripulación y coordinación de la tripulación, incluida la asignación de tareas propias del piloto, la cooperación de la tripulación, adhesión a los procedimientos normales de operación (SOP) y uso de listas de verificación.

NOVENO: MODIFICAR, como al efecto MODIFICA el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 1) Reglamento Especial, Índice, Sección 3. Fecha de expiración, Contenido, Secciones 1. Aplicabilidad. Bajo los procedimientos prescritos en éste, este RADE (RAD Especial) aplica a todas las personas que buscan manipular los controles o actuar como piloto al mando de un helicóptero Robinson, modelo R-22 o R-44. Los requisitos establecidos en este RADE son en adición a los requisitos vigentes del RAD 61. **2(a)(1).** Excepto como está dispuesto en el párrafo (a)(2) de esta subsección, nadie puede manipular, con el propósito de volar, los controles de un helicóptero Robinson Modelo R 22, o R 44 después del 1 de abril de 2007, a menos que el entrenamiento de alerta especificado en el párrafo (a)(3) de esta subsección y el libro de registro de vuelo del piloto de la persona interesada haya sido endosado por un instructor de vuelo certificado autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección. **2(a)(2).** Una persona que posee una categoría de helicóptero en su licencia de piloto, y reúne los requisitos de experiencia del párrafo (b)(1) o del (b)(2) de esta subsección, no puede manipular, con el propósito de volar, los controles de un helicóptero Robinson Modelo R22, o R44 después del 1 de abril de 2007, a menos que el entrenamiento en alerta especificado en el párrafo (a)(3) de esta subsección sea completado y su libro de registro de vuelo de piloto haya sido endosado por un instructor de vuelo certificado, autorizado bajo el párrafo (b)(5) de esta subsección. **2(a)(4).** Una persona que puede demostrar la terminación satisfactoria del curso de seguridad del fabricante, después del 1 de abril de 2007, puede obtener un endoso de un inspector de operaciones del IDAC en lugar de completar el entrenamiento en alerta requerido en los párrafos (a)(1) y (a)(2) de esta subsección. **Apéndice 1. Apéndice 1.4.1.** Los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo utilizados para adquirir la experiencia prescritos en la



Instituto Dominicano de Aviación Civil

“AÑO DE LA ATENCIÓN INTEGRAL A LA PRIMERA INFANCIA”

RESOLUCIÓN No. 011/2015

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONAUTICO DOMINICANO (RAD 61) LICENCIAS Y CERTIFICADOS: PILOTOS, INSTRUCTORES DE VUELO E INSTRUCTORES DE TEORÍA AERONÁUTICA

subsección 61.229 (c) de este RAD, deberán cumplir con las especificaciones de operaciones equivalentes a la de un simulador como se define en la JAR STD 1 A, en su forma enmendada y en la AC 120-40B de la FAA en su forma enmendada, incluidos los medios alternativos de cumplimiento (AMOC) según lo permitido en la AC 120-40B.

DECIMO: ORDENAR, como al efecto ORDENA a la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, realizar la inserción de las enmiendas dispuestas en los ordinales Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto, Séptimo, Octavo, y Noveno de la presente Resolución en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-61) Licencias y Certificados: Pilotos, Instructores de Vuelo e Instructores de Teoría Aeronáutica y Reglamento Aeronáutico Dominicano Reglamento Especial (RAD 1) respectivamente.

DECIMO PRIMERO: DISPONER, como al efecto DISPONE que la presente Resolución entre en vigencia a partir de la firma y publicación en la página web del IDAC en la Internet, que sea enviada al Proceso “Control de Documentos” en el SIAGA, y que sea subida en el Servidor de la Página Web del IDAC.

DECIMO TERCERO: INSTRUIR, como al efecto INSTRUYE a la Dirección Legal para que proceda a comunicar la presente Resolución a las Direcciones de Áreas correspondientes de este Instituto.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veinte (20) días del mes de noviembre del año Dos Mil Quince (2015).

Dr. Alejandro Herrera Rodríguez
Director General Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

AHR/JV/pr.

