



CHILE

DIRECCION GENERAL
DE AERONAUTICA CIVIL

CA 61.001

**CIRCULAR DE ASESORAMIENTO
METODOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO Y
MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO DEL
REGLAMENTO DAR 61 SECCION 61. 1009 (d) 5**

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL

OBJ: Aprueba la enmienda 1 a la edición 1 de la CA 61.001 "Interpretación del requisito de experiencia reciente para renovación de la habilitación de vuelo por instrumento DAR-61 Capítulo "K" párrafo 61.1009 (d) (5)".

EXENTA N° 08/01/028 0139

SANTIAGO, 31 ENE 2019

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL-DSO

VISTOS:

- a) La Ley N° 18.916, "Código Aeronáutico";
- b) La Ley N° 16.752, "Orgánica de la DGAC";
- c) El Decreto Supremo N° 363, de fecha 10-jul-2017 (D.O. 29-mar-2018), "Reglamento sobre Licencias para Pilotos y sus Habilitación", DAR-61;
- d) Lo recomendado por la Sección Normas del Departamento Seguridad Operacional, mediante Nota de estudio NE (LIC) N° 03-2019 de fecha de 25 de enero de 2019.

CONSIDERANDOS:

- a) La Edición 2 del DAN-61 "Reglamento de "Licencias para Pilotos y sus Habilitaciones".
- b) La Edición 1 de la CA 61.001 para la interpretación del requisito de experiencia reciente para renovación de la habilitación de vuelo por instrumentos DAR-61 Capítulo "K" párrafo 61.1009 (d) (5).

RESUELVO:

APRUÉBASE con esta fecha la enmienda 1 a la edición 1 de la Circular de Asesoramiento 61.001 "Interpretación del requisito de experiencia reciente para renovación de la habilitación de vuelo por instrumento DAR-61 Capítulo "K" párrafo 61.1009 (d) (5)".

Anótese y comuníquese.



VICTOR VILLALOBOS COLLAO
General de Aviación
DIRECTOR GENERAL

DISTRIBUCIÓN:

- 1. Al dorso.

DISTRIBUCIÓN:

1. DSO - SD Licencias (I).
2. DSO - SD Operaciones (I).
3. DSO - SD Aeronavegabilidad (I).
4. DSO - SD Transporte Publico (I).
5. DSO - SD Planificación y Control – Oficina Transparencia.
6. DSO - Sección Normas (I)
7. DSO - Registratura (A)
CRO/EMM/1st

CIRCULAR DE ASESORAMIENTO

(Resolución Exenta N° 08/0/1/001/0009 de fecha 04-ene-2019)

**“INTERPRETACIÓN DEL REQUISITO DE EXPERIENCIA RECIENTE PARA RENOVACIÓN
DE LA HABILITACIÓN DE VUELO POR INSTRUMENTOS”
DAR-61 Capítulo “K” párrafo 61.1009 (d) (5)**

I. PROPÓSITO:

La presente Circular de Asesoramiento sobre Material Explicativo e Informativo (MEI) y Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC), constituye un documento orientar a los usuarios sobre el cumplimiento de lo establecido en el DAR-61 Capítulo “K” párrafo 61.1009 (d) (5) (i) y (ii) respecto a la experiencia reciente para la renovación de la habilitación de vuelo por instrumentos.

II. ALCANCE.

El alcance está orientado a los siguientes aspectos:

- (a) Proporcionar una ayuda a las Escuelas de Vuelo, CIAC, CEAC, Clubes Aéreos, Instituciones, Instructores Evaluadores (IE), Empresas Aéreas, Instructores de vuelo y Pilotos en general para la correcta interpretación del requisito definido en el DAR-61 Capítulo “K” párrafo 61.1009 (d) (5) (i) y (ii); y
- (b) Proporcionar lineamientos de como cumplir de una manera aceptable, con los requisitos de la verificación de competencias y la experiencia reciente específica del vuelo por instrumentos.

III. INFORMACIÓN

- (a) Las numeraciones precedidas por las abreviaturas MAC o MEI indican el número de la sección del DAR-61 a la cual se refieren.
- (b) Las abreviaturas MAC o MEI se definen como:
 - (1) **Métodos Aceptables de Cumplimiento (MAC):** ilustran los medios y métodos, pero no necesariamente los únicos posibles, para cumplir con un requisito específico del DAR-61; y
 - (2) **Material Explicativo e Informativo (MEI):** Proporciona la interpretación que explica el significado de un requisito del DAR-61.

- (c) El MAC que describe la DGAC en esta Circular lo considera como un método que permite asegurar el cumplimiento del requisito definido en el DAR-61 Capítulo "K" párrafo 61.1009 (d) (5) (i) y (ii). El usuario puede presentar otro método que requerirá la aceptación expresa de la DGAC. El método descrito aquí no es obligatorio, pero, sin embargo, si utiliza los medios aquí descritos para cumplir con un requisito reglamentario como el indicado, debe seguirlo en todos los aspectos.

IV. MATERIAL EXPLICATIVO E INFORMATIVO (MEI).

- (a) Los requisitos del DAR-61, 61.1009 (d) (5) (i) y (ii), buscan por medio de la experiencia reciente y la verificación de competencias que cada piloto realice de forma segura y bajo un estándar de competencia aceptable las operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
- (b) Los requisitos antes mencionados, fueron creados bajo la experiencia que ha significado la operación de la aviación general y comercial en Chile, lo que nos ha permitido definir de forma acertada los estándares necesarios para que las operaciones se efectúen bajo un marco de Seguridad Operacional.

V. MÉTODO ACEPTABLE DE CUMPLIMIENTO (MAC).

- (a) El DAR-61 comprende y refuerza un concepto que viene en apoyo de la Seguridad Operacional, que es la ***Experiencia Reciente Específica del vuelo por instrumentos***, la cual busca, un nivel aceptable de entrenamiento para la mantención de la seguridad en las operaciones aéreas de todos los pilotos que realizan vuelo bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
- (b) El concepto introducido en el DAR-61 párrafo 61.1009 (d) (5) y descrito en (i) y (ii), viene a indicar:

(1) **DAR-61, 61.1009 (d) (5) (i)**

- (i) Requisito: *“Como experiencia reciente específica, se requerirá haber efectuado en los últimos seis (6) meses no menos de seis (6) horas de vuelo por instrumentos en condiciones IFR (reglas de vuelo por instrumentos) reales o simuladas como piloto al mando, incluyéndose seis (6) aproximaciones IFR, o doce (12) horas de vuelo por instrumentos en condiciones IFR reales o simuladas como copiloto, incluyéndose tres (3) aproximaciones IFR”.*

- (ii) Con respecto al requisito indicado anteriormente, todos los pilotos (Privados, Comercial, MPL y TLA) deben cumplir antes de cada vuelo por instrumentos, el requisito correspondiente al puesto a utilizar en la cabina de mandos, los últimos 6 meses. Esto se puede cumplir en una aeronave o un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo certificado por la DGAC.

- (iii) Cuando no se cumpla la experiencia reciente específica en vuelo por instrumentos, indicada en el DAR-61 Capítulo "K" párrafo 61.1009 (d) (5) (i), el piloto deberá:
- a. Piloto Comercial, MPL o TLA de Aviación Comercial (aeronaves de más de 19 asientos):
Deberán cumplir con el entrenamiento definido por la Empresa Aérea (MGI) y autorizado por la DGAC.
 - b. Piloto Comercial, MPL o TLA de Aviación Comercial (aeronaves de a o menos de 19 asientos):
 - i. Si el piloto no cumple con el requisito de horas de vuelo y aproximaciones IFR, dentro de los 24 meses del último vuelo por instrumentos deberá reentrenarse con un IVI, para lo cual deberá realizar como mínimo dos aproximaciones instrumentales: una de precisión (ILS) y otra de no precisión (RNAV, ADF, VOR, VOR-DME); y
 - ii. El IVI, una vez terminado el reentrenamiento deberá remitir la calificación final a la DGAC.
 - c. Piloto Privado:
 - i. Si el piloto no cumple con el requisito de horas de vuelo y aproximaciones IFR, dentro de los 24 meses del último vuelo por instrumentos deberá reentrenarse con un IVI o IE, para lo cual deberá realizar como mínimo dos aproximaciones instrumentales: una de precisión (ILS) y otra de no precisión (RNAV, ADF, VOR, VOR-DME); y
 - iii. El IVI o IE, una vez terminado el reentrenamiento deberá remitir la calificación final a la DGAC.

(2) **DAR-61, 61.1009 (d) (5) (ii)**

Requisito: *"El Piloto Comercial, MPL – Avión y TLA deberá demostrar la competencia del titular para efectuar el vuelo por instrumentos cada seis (6) meses. Las que se efectuaran dos (2) veces cada doce (12) meses consecutivos a intervalos no mayores de ocho (8) meses ni menores de cuatro (4). Tratándose del Piloto Privado esta demostración se efectuará cada doce (12) meses. Podrá emplearse una aeronave o un dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (simuladores o entrenadores) aprobado por la DGAC".*

- a. Piloto Comercial, MPL o TLA de Aviación Comercial (aeronaves de más de 19 asientos):
Deberán cumplir con el entrenamiento definido por la Empresa Aérea (MGI) de acuerdo con la DAN-121 autorizado por la DGAC y

efectuar 2 verificaciones de competencia (prueba de pericia) cada 12 meses.

- b. Piloto Comercial, MPL o TLA de Aviación Comercial (aeronaves de o bajo 19 asientos):
Deberá realizar una verificación de competencia (prueba de pericia) en vuelo por instrumentos ante un IOA o IE, cada 6 meses.
- c. Piloto Privado
Deberá realizar una verificación de competencia (prueba de pericia) en vuelo por instrumentos ante un IOA o IE, cada 12 meses.

(3) **DAR-61, 61.1009 (d) (5) (i) y (ii)**

Cuando un piloto no pueda cumplir con el requisito de experiencia reciente específica (61.1009 (d) (5) (i)) y/o de verificación de competencias (61.1009 (d) (5) (ii)) podrá:

- a. Solicitar una prórroga de hasta 60 días, periodo en el cual puede seguir ejerciendo todas sus atribuciones IFR. Una vez rendida la verificación de competencias, se mantendrá la fecha inicial de vencimiento;
- b. Solo está permitido una prórroga IFR en un periodo de 12 meses.
- c. Programa AQP: solicitar una prórroga de a lo máximo de 30 días, en el periodo de 12 meses.

VI. VIGENCIA

Esta circular de asesoramiento entrará en vigencia al momento de su aprobación.