

SUBPARTE F - HABILITACIONES DE CLASE Y TIPO (avión)

JAR-FCL 1.215 Habilitaciones de clase (A)

(a) *Divisiones.* Las habilitaciones de clase estarán establecidas para aviones de un solo piloto que no requieran habilitación de tipo, como sigue:

- (1) todos los aviones terrestres monomotores de pistón;
- (2) todos los hidroaviones monomotores de pistón;
- (3) todos los motoveleros de travesía (TMG);
- (4) cada modelo de avión monomotor turbo-propulsado terrestre;
- (5) cada modelo de hidroavión monomotor turbo-propulsado;
- (6) todos los aviones terrestres multimotores de pistón; y
- (7) todos los hidroaviones multimotores de pistón.

(b) *Listas.* Las habilitaciones de clase para aviones serán emitidas de acuerdo con la lista de clases de aviones. En orden al cambio a otro tipo o variante del avión dentro de una habilitación de clase, se requiere entrenamiento de diferencias o familiarización.

(c) Los requisitos para la emisión o revalidación/renovación de una habilitación de clase hidroavión, se dejan a discreción de la Autoridad.

JAR-FCL 1.220 Habilitaciones de tipo (A)

(a) *Criterios.* Para el establecimiento de habilitaciones de tipo para aviones que no estén incluidos en el JAR-FCL 1.215 se considerará todo lo siguiente:

- (1) certificado de tipo de aeronavegabilidad
- (2) características de manejo
- (3) certificado para una composición de la tripulación mínima
- (4) nivel de tecnología.

(b) *Divisiones.* Se establecerán habilitaciones de tipo de aviones para:

- (1) cada tipo de avión certificado para más de un piloto;
- (2) cada tipo de avión certificado para un solo piloto, multimotor, equipado con motores turbohélice o turbo reactor;
- (3) cada tipo de avión certificado para un solo piloto, monomotor, equipado con motores turbo reactor;
- (4) cualquier otro tipo de avión para el que se considere necesario.

(2) El entrenamiento de familiarización requiere la adquisición de conocimientos adicionales.

JAR-FCL 1.240 Habilitaciones de tipo y clase - Requisitos

(Ver apéndices 1 3 al JAR-FCL 1.240)

(a) *En general*

(1) El aspirante a una habilitación de tipo para aviones multipiloto deberá cumplir los requisitos

8 *Listas.* Las habilitaciones de tipo para aviones serán emitidas de acuerdo con la lista de tipos de aviones. En orden al cambio a otra variante del avión dentro de una habilitación de tipo, se requiere entrenamiento de diferencias y familiarización.

JAR-FCL 1.225 Circunstancias en las que se requiere habilitación de clase o tipo

El titular de una licencia de piloto no actuará en ninguna circunstancia como piloto de un avión, excepto como piloto realizando una prueba de pericia o recibiendo instrucción de vuelo, a no ser que esté en posesión de una habilitación de clase o tipo válida y apropiada. Cuando la habilitación de clase o tipo sea emitida limitando las atribuciones para actuar solo como copiloto, o cualquier otra condición acordada con las JAA, estas limitaciones deben ser anotadas en la habilitación.

JAR-FCL 1.230 Autorización especial para habilitación de clase o tipo

Para la realización de vuelos sin retribución para fines especiales, e.gr.: prueba en vuelo de un avión, puede ser otorgada por la Autoridad y por escrito una autorización especial al titular de una licencia en lugar de emitir una habilitación de clase o tipo de acuerdo con el JAR-FCL 1.225. La validez de esta autorización estará limitada a la realización de tarea específica.

JAR-FCL 1.235 Habilitaciones de clase y tipo-atribuciones, número, variantes

(a) Atribuciones. Con sujeción al JAR-FCL 1.215(b) y (c) anterior, las atribuciones del titular de una habilitación de tipo o clase son actuar como piloto en aviones del tipo o clase especificado en la habilitación.

(b) *Número de habilitaciones de tipo/clase que se pueden poseer.* En el JAR-FCL no existe un límite para el número de habilitaciones que se pueden poseer al mismo tiempo. No obstante, el JAR-OPS puede restringir el número de habilitaciones que se pueden ejercer al mismo tiempo.

(c) *Variantes.* Si la variante no ha sido volada en un período de dos años siguientes al entrenamiento de diferencias, se requerirá más entrenamiento de diferencias o una verificación de competencia en tal variante excepto para los tipos o variantes de una habilitación de clase SEP.

- (1) El entrenamiento de diferencias requiere conocimientos adicionales y entrenamiento en un medio adecuado de entrenamiento adecuado o en el avión.

El entrenamiento de diferencias se anotará en el cuaderno de vuelo del piloto o documento equivalente firmado por el CRI/TRI/SFI(A) o FI(A), según sea apropiado.

establecidos en el JAR FCL 1.250, 1.261 y 1.262 para la habilitación de tipo;

(2) El aspirante a una habilitación de tipo para aviones de un solo piloto deberá cumplir los requisitos establecidos en el JAR FCL 1.255, 1.261(a), (b) y (c) y 1.262(a); y

(3) El aspirante a una habilitación de clase para una clase de aviones deberá cumplir los requisitos establecidos en el JAR FCL 1.260, 1.261(a), (b) y (c) y 1.262(a).

(4) El curso de habilitación de tipo, incluidos los conocimientos teóricos, será realizado en los 6 meses anteriores a la prueba de pericia.

(5) A discreción de la Autoridad, una habilitación de clase o tipo de avión puede ser anotada a un aspirante que cumple los requisitos para la habilitación de que se trate en un Estado no JAA, siempre y cuando se cumpla el JAR-FCL 1.250, 1.255 o 1.260, según sea adecuado. Esta habilitación estará restringida a aviones registrados en dicho Estado no JAA u operados por un operador del citado Estado. Esta restricción puede ser removida cuando el titular haya realizado, al menos, 500 horas de vuelo como piloto en el tipo/clase y haya cumplido con los requisitos de revalidación del JAR-FCL 1.245.

(b) *Prueba de pericia*

(1) Los contenidos y secciones de la prueba de pericia para aviones multimotores multipiloto son los establecidos en los apéndices 1 y 2 del JAR-FCL 1.240; y

(2) Los contenidos y secciones de la prueba de pericia para aviones multimotores de un solo piloto y aviones monomotores son los establecidos en los apéndices 1 y 3 del JAR-FCL 1.240.

Cada uno de los elementos componentes de la prueba de pericia en vuelo correspondiente deberán ser completados satisfactoriamente dentro de los seis meses inmediatamente precedentes a la fecha en que se recibe la solicitud de anotación de la habilitación.

JAR-FCL 1.245 Habilitaciones de tipo y clase - Validez, renovación y revalidación
(Ver apéndices 1 y 3 al JAR-FCL 1.240)

(a) *Habilitaciones de tipo y habilitaciones de clase multimotor, aviones - validez.* Las habilitaciones de tipo y las habilitaciones de clase multimotor son válidas durante un año desde la fecha de emisión, o desde la fecha en que expiran si han sido revalidadas durante el periodo de validez.

(b) *Habilitaciones de tipo y habilitaciones de clase multimotor, aviones - revalidación.* Para la revalidación

(B) completar un entrenamiento en vuelo con instructor de al menos una hora de duración. Este vuelo puede ser substituido por cualquier otra verificación de competencia o prueba de pericia en vuelo para habilitación de clase o tipo.

(2) *Aviones monomotores turbohélices terrestres para un solo piloto - revalidación.* Para la revalidación de una habilitación de clase de aviones monomotores turbohélices terrestres el aspirante realizará una verificación de competencia con un examinador autorizado en la clase correspondiente de avión, dentro de los tres meses precedentes a la fecha de expiración de la habilitación.

(d) Un aspirante que no supera todas las secciones de la verificación de competencia antes de la fecha en que caduca la habilitación de tipo o clase no ejercerá las atribuciones de la habilitación de que se trate hasta que haya superado la verificación de competencia.

(e) Extensión del periodo de validez o revalidación de habilitaciones en circunstancias especiales:

(1) Cuando las atribuciones de un tipo o clase de aeronave o habilitación de instrumentos sean ejercidas exclusivamente en un avión registrado en un Estado no JAA, la Autoridad, a su discreción,

de las habilitaciones de tipo y las habilitaciones de clase multimotor, avión, el solicitante completará:

(1) una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 1 al JAR-FCL 1.240 en el avión del tipo o clase correspondiente dentro de los tres meses inmediatamente precedentes a la fecha en que expira la habilitación; y

(2) por lo menos, 10 sectores de ruta como piloto en el avión del tipo o clase adecuado, o un sector de ruta como piloto en el avión del tipo o clase adecuado volando con un examinador durante el periodo de validez de la habilitación.

(3) La revalidación de una habilitación de vuelo instrumental (IR(A)), si se es titular, será combinada con los requisitos de revalidación de habilitación de tipo o clase de acuerdo con el apéndice 1 Del JAR-FCL 1.240 y 1.295

(c) *Habilitación de clase de aviones monomotores de un solo piloto - validez y revalidación.* Las habilitaciones de clase de aviones monomotores de un solo piloto son válidas durante dos años, desde la fecha de emisión o de la fecha de expiración si ha sido revalidada dentro del periodo de validez.

(1) *Todas las habilitaciones de clase de aviones monomotores de pistón (terrestres) y todas las habilitaciones de TMG - revalidación.* Para la revalidación de las habilitaciones de clase de aviones monomotores de pistón (terrestres) y todas las habilitaciones de TMG, el aspirante realizará en un avión monomotor de pistón (terrestre) o en un TMG:

(i) dentro de los tres meses precedentes a la fecha de expiración de la habilitación, superar una verificación de competencia con un examinador autorizado, o en un avión terrestre monomotor de pistón, o en un TMG; o bien

(ii) dentro de los 12 meses precedentes a la expiración de la habilitación:

(A) completar 12 horas de tiempo de vuelo en la clase incluyendo 6 como piloto al mando, y 12 despegues y 12 aterrizajes; y

puede extender el periodo de validez de la habilitación o revalidarla siempre y cuando se cumplan los requisitos del Estado no JAA..

(2) Cuando las atribuciones de un tipo o clase de aeronave o habilitación de instrumentos sean ejercidas en un avión registrado en un Estado de las JAA operado por un operador de un Estado no JAA de acuerdo con lo previsto en el artículo 83bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Autoridad puede, a su discreción extender el periodo de validez de la habilitación siempre y cuando se cumplan los requisitos del Estado no JAA.

(3) Cualquier habilitación extendida o revalidada de acuerdo con lo previsto en (1) ó (2) anterior se revalidará de acuerdo con el Jar-FCL 1.245(b) o 8 y, si es aplicable, con el JAR-FCL 1.185 antes de que sean ejercidas las atribuciones en una aeronave registrada y operada por un operador de un Estado de las JAA.

(4) Una habilitación emitida o usada en un Estado no JAA puede permanecer anotada en una licencia JAR-FCL, a discreción de la Autoridad, siempre y cuando se cumplan los requisitos del Estado y la habilitación esté restringida a aeronaves registradas en tal Estado.

(f) *Habilitaciones caducadas*

(1) Si la habilitación de tipo o de clase multimotor ha expirado, el aspirante cumplirá los requisitos de un entrenamiento de refresco según sea determinado por la Autoridad y realizará una verificación de competencia de acuerdo con el apéndice 1 y 2 o 3 al JAR-FCL 1.240. La habilitación será válida desde la fecha de cumplimiento de los requisitos de renovación.

(2) Si la habilitación de clase de avión monomotor para un solo piloto ha expirado, el aspirante superará la prueba de pericia del apéndice 1 y 3 del JAR-FCL 1.240.

JAR-FCL 1.250 Habilitación de tipo para aviones multipiloto - Condiciones

(a) *Condiciones previas al entrenamiento:* El aspirante a la emisión de la primera habilitación de tipo para un avión certificado para más de un piloto tendrá:

(1) al menos, 100 horas de vuelo como piloto al mando de aviones;

(2) una habilitación válida de vuelo instrumental en aviones multimotores;

(3) ser titular de un certificado de haber superado un MCC. Si el curso MCC es añadido al curso de habilitación de tipo (ver JAR-FCL 1.261 y 1.262), este requisito no será aplicable.

(4) cumplir los requisitos del JAR-FCL 1.285.

(b) El entrenamiento para habilitaciones de tipo multipiloto adicionales requiere la posesión de una (Ver apéndices 1,2 y 3 Al JAR-FCL 1.240). (Ver apéndice 2 al JAR-FCL 1.055)

(a) *Instrucción teórica y requisitos de verificación.*

(1) Un aspirante a una habilitación de clase o tipo para aviones mono o multimotores habrá completado la enseñanza de conocimientos teóricos requeridos (ver apéndice 1 al JAR-FCL 1.261(a) y demostrado el nivel de conocimientos requerido para una operación segura del tipo de avión aplicable.

(2) *Solo aviones multimotores.* Un aspirante a una habilitación de clase/tipo de avión multimotor para un solo piloto deberá haber realizado no menos de 7 horas de enseñanza de conocimientos teóricos en operación de aviones multimotores.

(b) *Instrucción de vuelo*

(1) Un aspirante a una habilitación de clase para aviones monomotores o multimotores para un solo piloto habrá completado un curso de instrucción en vuelo relativo a prueba de pericia de la habilitación de clase o tipo (ver apéndice 3 al JAR-FCL 1.240)

(2) *Solo aviones multimotores.* Un aspirante a una habilitación de clase multimotor de un solo piloto habrá completado no menos de 2:30 horas de instrucción en vuelo en doble mando en condiciones normales de operación de un avión multimotor, y no menos de 3:30 horas de entrenamiento en vuelo en doble mando en procedimientos de fallo de motor y técnicas de vuelo asimétrico.

(3) Un aspirante a una habilitación de tipo para aviones certificados para más de un piloto habrá completado un curso de instrucción en vuelo relativo a la prueba de pericia de la habilitación de tipo (Ver apéndice 2 al JAR-FCL 1.240)

habilitación para vuelo instrumental en aviones multimotores.

(c) El nivel presumido de conocimientos para ser titular de una PPL(A) o CPL(A) y para una habilitación de tipo de aviones multipiloto emitidas según requisitos distintos del JAR-FCL no servirán para substituir el cumplimiento de lo requerido en el párrafo (4) anterior.

JAR-FCL 1.255 Habilitación de tipo para aviones para un solo piloto - Condiciones

Experiencia - solo en aviones multimotor

El aspirante a una habilitación de tipo para un avión multimotor certificado para un solo piloto deberá haber completado, al menos, 70 horas de vuelo como piloto al mando en aviones.

JAR FCL 1.260 Habilitación de clase -Condiciones

Experiencia - solo aviones multimotor

El aspirante a una habilitación de clase para un avión multimotor certificado para un solo piloto deberá haber completado, al menos, 70 horas de vuelo como piloto al mando en aviones.

JAR-FCL 1.261 Habilitaciones de tipo y clase - Conocimientos e instrucción en vuelo

Ver apéndice 1 al JAR-FCL 1.261

(a).

(Ver apéndice 1 al JAR-FCL 1.261(c)(2))

(c) *Desarrollo de los cursos de instrucción*

(1) Los cursos de entrenamiento para los fines anteriores se desarrollarán por una FTO o una TRTO. Los cursos de entrenamiento también podrán ser desarrollados en un centro o centro subcontratado provisto por un operador o un fabricante o, en circunstancias especiales, por un instructor autorizado individualmente.

(2) Cada curso será aprobado por la Autoridad y cada centro deberá cumplir los requisitos aplicables del apéndice 2 al JAR-FCL 1.055, tal como se determine por la Autoridad. Para el entrenamiento >Cero horas de vuelo= (ZFTT) ver Apéndice 1 al JAR-FCL 1.261(c)(2)).

(3) No obstante lo dicho en los párrafos (c)(1) y (2) anteriores, los cursos de entrenamiento para una habilitación de clase para un avión monomotor o un TMG podrán ser desarrollados por un FI o un CRI.

(d) *Entrenamiento en MCC* (ver también JAR-FCL 1.250(a)(3))

(1) Este curso pretende dar instrucción en MCC en dos circunstancias:

(i) para alumnos que siguen un curso integrado de ATP de acuerdo con el objetivo de tal curso.

(ii) para titulares de una PPI/IR o CPL/IR que no hayan seguido un curso integrado para ATP pero que quieran obtener una habilitación de tipo inicial para aviones multipiloto (ver JAR-FCL 1.250(a)(3)).

El curso MCC comprenderá al menos 25 horas de enseñanza de conocimientos teóricos y ejercicios y 20 horas de instrucción MCC. Los alumnos que sigan un curso integrado para ATP podrán reducir el entrenamiento práctico en 5 horas. Cuando sea posible, el

entrenamiento en MCC debería combinarse con el curso inicial de habilitación de tipo para aviones multipiloto.

(Ver apéndices 1, 2 y 3 al JAR-FCL 1.240)

(2) El entrenamiento en MCC deberá realizarse en seis meses bajo la supervisión del jefe de instrucción de una FTO aprobada o de una TRTO o en un curso de formación aprobado desarrollado por un operador. Este último deberá cumplir los requisitos aplicables del apéndice 2 al JAR-FCL 1.055 tal como determine la Autoridad. Se utilizará un FNPT II o un simulador de vuelo. Cuando el entrenamiento MCC se combine con el entrenamiento para una habilitación de tipo inicial para avión multipiloto, puede usarse un FTD o simulador de vuelo, como parte de la aprobación previa del curso combinado.

JAR-FCL 1.262 Habilitaciones de clase y tipo - Pericia

(c) *MCC*. Para completar el entrenamiento MCC el aspirante demostrará su habilidad para realizar las tareas de piloto en aviones multipiloto superando la prueba de pericia para la habilitación de tipo de aviones multipiloto, tal como se establece en los apéndices 1 y 2 al JAR-FCL 1.240 o presentará un certificado de haber superado un MCC.

(a) *Prueba de pericia para aviones para un solo piloto*. Un aspirante a una habilitación de clase o tipo para aviones de un solo piloto deberá demostrar la pericia necesaria para la operación segura del tipo o clase de avión de que se trate, tal como se establece en los apéndices 1 y 3 al JAR-FCL 1.240.

(b) *Prueba de pericia para aviones multipiloto*. Un aspirante a una habilitación de tipo para aviones multipiloto demostrará la pericia necesaria para la operación segura del tipo de avión de que se trate en un ambiente de tripulación múltiple como piloto al mando o copiloto, como sea aplicable, tal como se establece en los apéndices 1 y 2 al JAR-FCL 1.240.

Apéndice 1 al JAR-FCL 1.240 y 1.295

Prueba de pericia y verificación de competencia para habilitaciones de tipo/clase de avión y ATPL

(Ver JAR-FCL 1.240 a 1.262 y 1.295)

1. El aspirante habrá completado la instrucción requerida de acuerdo con el programa, (ver también el apéndice 1 al JAR-FCL 1.261(a) y los apéndices 2 y 3 al JAR-FCL 1.240). La Autoridad determinará los elementos administrativos que confirmen la capacidad del aspirante para realizar la prueba, incluida la exhibición de los registros de instrucción del aspirante al examinador.
2. Los elementos que han de ser comprobados en la prueba de pericia/verificación de competencia están contenidos en lo que sea aplicable de los apéndices 2 y 3 al JAR-FCL 1.240. Con aprobación de la Autoridad, pueden ser desarrollados diferentes escenarios de pericia/verificación de competencia conteniendo operaciones simuladas de línea. El examinador seleccionará uno de estos escenarios. Serán utilizados simuladores de vuelo, si están disponibles, y otros medios de enseñanza aprobados.
3. El aspirante superará todos las secciones de la prueba de pericia/verificación de competencia. Si se falla un elemento de una sección, se falla en toda la sección. El fallo en más de una sección requerirá que el aspirante realice nuevamente la totalidad de la prueba. Si falla solo una sección repetirá únicamente la sección fallada. El fallo en una sección en la segunda prueba/verificación, incluida aquella que ya fue superada en el primer intento obligará al aspirante a repetir nuevamente la totalidad de la prueba/verificación.
4. Puede exigirse más entrenamiento después de los fallos en la prueba/verificación. Cuando el fallo se produzca después de dos intentos para superar todas las secciones se requerirá más entrenamiento tal como determine el examinador. No existe límite en el número de pruebas de pericia/verificación de competencia que se puedan intentar.

DESARROLLO DE LA PRUEBA EN VUELO/VERIFICACIÓN - GENERALIDADES

5. La Autoridad proveerá al examinador de los criterios de seguridad que han de ser observados en el desarrollo de la prueba/verificación.
6. Si el aspirante decide no continuar la prueba/verificación por razones que al examinador no le parecen adecuadas, puede considerarse que el aspirante ha fallado en todos los elementos que no haya intentado realizar. Si la prueba/verificación termina por razones consideradas adecuadas por el examinador, solamente deberán demostrarse en otro vuelo los elementos no desarrollados .
7. A discreción del examinador, puede repetirse nuevamente por el aspirante cualquier maniobra o procedimiento de la prueba/verificación. El examinador puede detener la prueba/verificación en cualquier momento si considera que la competencia del aspirante requiere una repetición completa de la prueba/verificación.
8. Las verificaciones y procedimientos se desarrollarán de acuerdo con las listas de verificación autorizadas del avión usado en la prueba/verificación y, si es aplicable, de acuerdo con los conceptos de MCC. Los datos de performance para el despegue, aproximación y aterrizaje serán calculados por el aspirante de acuerdo con el manual de operaciones o el manual de vuelo del avión usado. Las alturas/altitudes de decisión y las altitudes/alturas mínimas de descenso y el punto de aproximación frustrada serán determinadas por el aspirante a una ATPL(A) y/o por el titular de una habilitación de clase/tipo durante la verificación de competencia, según sea aplicable.

REQUISITOS ESPECIALES PARA LA PRUEBA DE PERICIA EN VUELO/VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA PARA AVIONES CERTIFICADOS PARA MÁS DE UN PILOTO Y PARA LA PRUEBA DE PERICIA EN VUELO REQUERIDA PARA ATPL(A).

9. La prueba de pericia/verificación para aviones certificados para más de un piloto se realizará en un ambiente de tripulación múltiple. Otro aspirante u otro piloto podrán realizar las funciones de segundo piloto. Si se utiliza un avión, en lugar de un simulador, para la prueba/verificación, el segundo piloto será un instructor.
10. El aspirante a la emisión inicial de una habilitación de tipo para avión certificado para más de un piloto o para la licencia ATPL(A) operará como 'piloto que vuela' (PF) durante todas las secciones de la prueba/verificación (de acuerdo con el apéndice 2 al JAR-FCL 1.240 y 1.295. El aspirante demostrará también su habilidad para actuar como 'piloto que no vuela' (PNF). El aspirante podrá escoger el asiento de la derecha o de la izquierda para la realización de la prueba/verificación.
11. Se verificarán especialmente los siguientes elementos cuando se realicen pruebas/verificaciones a aspirantes a ATPL(A) o habilitación de tipo para aviones multipiloto que extiendan las atribuciones a piloto al mando, independientemente de que el aspirante actúe como PF o PNF:
 - (a) gestión de la cooperación de la tripulación
 - (b) mantenimiento de la vigilancia general de la operación del avión con la adecuada supervisión; y
 - (c) selección de prioridades y toma de decisiones de acuerdo con los elementos de seguridad y las normas adecuadas a la situación operativa, incluidas las emergencias.
12. La prueba/verificación se realizaría, en IFR y en cuanto sea posible en un ambiente de transporte aéreo comercial simulado. Un elemento esencial es la habilidad para planificar y realizar el vuelo con materiales rutinarios de preparación.

TOLERANCIAS EN LA PRUEBA DE VUELO

13. El aspirante demostrará su habilidad para:
 - (a) operar el avión dentro de sus limitaciones;

- (b) realizar todas las maniobras con seguridad y cuidado;
- (c) ejercer un buen juicio y pilotaje;
- (d) aplicar los conocimientos aeronáuticos;
- (e) mantener el control del avión en todo momento de tal manera que no se pueda poner en duda el éxito de cualquier maniobra o procedimiento;
- (f) comprensión y aplicación de los procedimientos de coordinación de la tripulación e incapacitación, si es aplicable; y
- (g) si es aplicable, comunicación efectiva con los otros miembros de la tripulación.

14. Los límites que siguen son una guía general. El examinador tendrá en cuenta las condiciones de turbulencia y las características de manejo y performance del avión usado.

Altura

General	+/-100 ft
Salida y 'motor al aire' a altura de decisión	+50 ft/-0 ft
Altitud/altura mínima de descenso	+50 ft/-0 ft

Sintonización

de las radioayudas aproximación de precisión	+/-51	media escala de deflexión, azimut y senda de planeo
---	-------	---

Rumbo

con todos los motores	+/-51
con fallo simulado de motor	+/- 101

Velocidad

Con todos los motores	+/-5 kt
con fallo simulado de motor	+10 kt/-5 kt

CONTENIDO DE LA PRUEBA DE PERICIA/VERIFICACIÓN DE COMPETENCIA

15. (a) Los contenidos y secciones de la prueba de pericia/verificación de competencia serán los establecidos en el apéndice 2 al JAR-FCL 1.240 para aviones multipiloto y en el apéndice 3 al JAR-FCL 1.240 para los aviones de un solo piloto. El formato y formulario de la prueba de pericia en vuelo puede ser determinado por la Autoridad.

(b) Cuando el curso de habilitación de tipo incluya menos de dos horas de entrenamiento en vuelo en el avión, la prueba de pericia en vuelo puede ser realizada solo en simulador y puede ser terminada antes del entrenamiento en vuelo en el avión. En este caso, antes de que la nueva habilitación de tipo sea anotada en la licencia del aspirante, se presentará a la Autoridad un certificado de haber realizado el curso de habilitación de tipo que incluya el entrenamiento en vuelo en el avión.

Apéndice 2 al JAR-FCL 1.240 y 1.295

Contenido del entrenamiento/prueba de pericia/verificación de competencia para ATPL/Habilitación de tipo de aviones multipiloto

(Ver JAR-FCL 1.240 a 1.262 y 1.295)

1. Los símbolos que siguen significan:

P = Entrenado como piloto al mando o copiloto y como PF o PNF para la emisión de una habilitación de tipo, según sea aplicable

X = Si es posible, se usarían simuladores para este ejercicio, en otro caso debe usarse un avión excepto cuando se indique otra cosa.

2. La instrucción práctica se realizará, por lo menos, en un equipo de instrucción del nivel indicado como (P), o puede realizarse en un equipo de nivel superior mostrado por medio de una flecha (6).

Se utilizan las siguientes abreviaturas para indicar el tipo de equipo de instrucción:

A	=	Avión
FS	=	Simulador de vuelo
FTD=	=	Equipos de entrenamiento de vuelo
OTD	=	Otros equipos de entrenamiento

3. Los elementos con asterisco (*) deberán ser volados en condiciones reales o simuladas de IMC. Si los elementos con (*) no se vuelan en vuelo IMC real o simulado durante la verificación de competencia, la habilitación de tipo será restringida a VFR.

4. Cuando aparece la letra "M" en la columna de prueba de pericia/verificación de competencia, se quiere indicar que el ejercicio es obligatorio.

5. Se usará un simulador de vuelo para el entrenamiento práctico si éste forma parte del curso aprobado para habilitación de tipo. Se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones cuando se solicite la aprobación de un curso:

- la calificación del simulador de vuelo tal como se establece en el JAR-STD
- las calificaciones del instructor y examinador
- la capacidad de orientación a línea del entrenamiento en simulador previsto para el curso
- las calificaciones y experiencia previa en línea del piloto en entrenamiento; y
- la cantidad de experiencia en vuelo en línea supervisado adquirida después de la emisión de una nueva habilitación de tipo.

Maniobras/Procedimientos (incluido MCC)	ENTRENAMIENTO PRÁCTICO				Iniciales del instructor al terminar la formación	ATPL/HABIL.TIP/PERICIA/VERIFICACIÓN COMPETENCIA	
	OTD	FTD	FS	A		Verif en FS A	Iniciales del examinador al terminar la prueba
SECCIÓN 1							
1. Preparación del vuelo							
1.1 Cálculo de performance	P						
1.2 Inspección visual externa del avión; situación de cada elemento y propósito de la inspección				P			
1.3 Inspección de la cabina de vuelo		P					
1.4 Uso de listas antes de arranque motores, procedimientos de arranque, comprobación de equipos radio y navegación, selección y sintonización de frecuencias radio y navegación	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
1.5 Rodaje cumpliendo instrucciones ATC o del instructor			P	<input type="checkbox"/>			
1.6 Verificaciones antes del despegue		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
SECCIÓN 2							
2. Despegue							
2.1 Despegue normal con varios calajes de flaps, incluido despegue inmediato			P	<input type="checkbox"/>			
2.2 Despegue instrumental; transición a instrumentos durante rotación o inmediatamente después del despegue			P*	<input type="checkbox"/>			
2.3 Despegue con viento cruzado (si es practicable en A)			P	<input type="checkbox"/>			
2.4 Despegue con masa máxima (real o simulada)			P	<input type="checkbox"/>			
2.5 Despegue con fallo simulado de motor			P*	<input type="checkbox"/>			
2.5.1 inmediatamente después de V_2 o en aviones no certificados en la categoría de transporte (JAR/FAR 25) o en la de commuter (SFAR 23), no se simulará el fallo de motor hasta alcanzar una altitud mínima de 500 ft sobre el final de la pista. En aviones con la misma performance que los de categoría transporte en cuanto a masa de despegue y altitud de densidad, el instructor puede simular el fallo después de V_2							

Maniobras/Procedimientos (incluido MCC)	ENTRENAMIENTO PRÁCTICO					ATPL/HABIL.TIP/PE RICIA/VERIFICACIÓN N COMPETENCIA	
	OTD	FTD	FS	A	Iniciales del instructor al terminar la formación	Verif en FS A	Iniciales del examinador al terminar la prueba
2.5.2 Entre V_1 y V_2 , o			P*	X		solo M*/FS	
2.5.3 lo más cerca posible después de V_1 , cuando V_1 y V_2 o V_1 y V_R sean iguales			P*	X		solo M*/FS	
2.5.4 Aborto de despegue a una velocidad razonable antes de V_1 , teniendo en consideración las características del avión, longitud de pista, condiciones de la superficie, dirección del viento, calentamiento de frenos y otros factores que puedan afectar adversamente a la seguridad			P	<input type="checkbox"/> X		M	
SECCIÓN 3 3. Maniobras y Procedimientos de vuelo 3.1 Virajes con y sin spoilers			P	<input type="checkbox"/>			
3.2 Tendencia a picar y trepidación después de alcanzar el número de mach crítico, y otras características específicas del vuelo del avión (e.g Dutch roll)			P	<input type="checkbox"/> X No se use un avión para esto			
3.3 Operación normal de los sistemas y controles del panel de sistemas	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
3.4 Operación normal y anormal de los siguientes sistemas						obligatorio un mínimo de 3 ítems del 3.4 al 3.5 inclusive	
3.4.0 Motor (si necesario, hélices)	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.1 Presurización y aire acondicionado	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.2 Sistema Pitot/estática	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.3 Sistema de combustible	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.4 Sistema eléctrico	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.5 Sistema hidráulico	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.6 Sistema de mandos de vuelo y compensación	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.7 Sistema antihielo, deshielo y calefacción del parabrisas	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.8 Piloto automático/director de vuelo	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	

Maniobras/Procedimientos (incluido MCC)	ENTRENAMIENTO PRÁCTICO				Iniciales del instructor al terminar la formación	ATPL/HABIL.TIPO/P ERICIA/VERIFICACI ÓN COMPETENCIA	
	OTD	FTD	FS	A		Verif en FS A	Iniciales del examinador al terminar la prueba
3.4.9 Sistemas de aviso de pérdida o para evitar la pérdida y mecanismos de aumento de la estabilidad	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.10 Sistema de aviso de proximidad al suelo, radar meteorológico, radioaltímetro, transpondedor		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.11 Radio, equipos de navegación, instrumentos, sistema de gestión de vuelo	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.12 Tren de aterrizaje y sistema de frenos	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.13 Sistemas de slats y flaps	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.4.14 Unidad auxiliar de potencia	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.5 TCAS	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			M	
3.6 Procedimientos anormales y de emergencia 3.6.1 Prácticas de fuego, e.g. motores, APU, cabina de vuelo, cabina de pasajeros, bodega fuegos, alas y fuegos eléctricos, incluida la evacuación		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		obligatoriamente un mínimo de 3 ítems de los comprendidos entre 3.6 a 3.6.8 inclusive	
3.6.2 Control y evacuación del humo		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.6.3 Fallo de motor, apagado y reencendido a altura de seguridad		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.6.4 Lanzamiento de combustible (simulado)		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.6.5 Cizalladura en despegue / aterrizaje			P	X		solo M/FS	
3.6.6 Fallo simulado de presurización/descenso de emergencia			P	<input type="checkbox"/>		M	
3.6.7 Incapacitación de un miembro de la tripulación de vuelo		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.6.8 Otros procedimientos de emergencia que se contengan en el manual de vuelo del avión		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		M	
3.7 Virajes pronunciados con 451 de inclinación, a 1801 3601 derecha e izquierda		P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

<p>simuladamente inoperativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aviones con tres motores, el motor central y uno lateral tal como sea practicable de acuerdo con los datos del AFM. - Aviones con cuatro motores: los dos del mismo lado 			P	X		M FS	
SECCIÓN 6							
<p>6 Autorización adicional en una habilitación de tipo para aproximaciones instrumentales hasta una altura de decisión inferior de 60 metros (200 ft) (CAT II/III)</p> <p>Las siguientes maniobras y procedimientos son el requisito mínimo de entrenamiento para permitir aproximaciones instrumentales hasta una DH inferior a 60 m (200 ft).</p> <p>Durante las siguientes aproximaciones y procedimientos de aproximación frustrada serán usados todos los equipos del avión requeridos para una certificación de tipo para aproximaciones instrumentales hasta una DH inferior a 60 m (200ft).</p> <p>6.1 Despegue abortado con una RVR mínima autorizada</p>			P*	<input type="checkbox"/> X No se hará en avión		M*	

Maniobras/Procedimientos (Incluido MCC)	ENTRENAMIENTO PRÁCTICO				Iniciales del instructor al terminar la formación	ATPL/HABIL.TIPO/PERICIA/VERIFICACIÓN COMPETENCIA	
	OTD	FTD	FS	A		Verif en	Iniciales del examinador al terminar la prueba
6.2 Aproximaciones ILS En condiciones simuladas de vuelo instrumental hasta la DH aplicable, usando sistema de guiado de vuelo. Se observarán los procedimientos estándar de coordinación de la tripulación (reparto de tareas, procedimientos de call out (avisos), comprobación cruzada, intercambio de información y ayuda)			P*	<input type="checkbox"/>		M*	
6.3 >Motor al aire= después de las aproximaciones indicadas en 6.2 al alcanzar DH. El entrenamiento también incluirá un >motor al aire= debido a una insuficiente RVR (simulada), cizalladura, desviación excesiva del avión de los límites de aproximación y fallo de equipos aire/terránea antes de alcanzar DH y con fallo simulado de los equipos de a bordo.			P*	<input type="checkbox"/>		M*	
6.4 Aterrizaje (s) con referencia visual establecida en DH siguiente a una aproximación instrumental. Dependiendo del sistema específico de guiado de vuelo, se realizará un aterrizaje automático			P*	<input type="checkbox"/>		M*	

Nota: Las operaciones de CATII/III serán realizadas de acuerdo con las reglas operacionales

<p>Observación general: Secuencia propuesta para la prueba de pericia 3.9.4 ∞ 3.9.5 3.9.3 ∞ 4.3 3.9.3.4 ∞ 5.5/5.6</p> <p>Hay unos requisitos especiales para la extensión a la habilitación de tipo para aproximaciones instrumentales hasta una DH por debajo de 200 ft (60 m), i.e. operaciones de categoría II y III (Se refiere al subparte E, párrafo 1.180)</p>
--

Apéndice 3 al JAR-FCL 1.240

Contenido del entrenamiento/prueba de pericia/verificación de competencia para la habilitación/ entrenamiento de clase/tipo en aviones monomotores o multimotores de un solo piloto

(Ver JAR-FCL 1.240 a 1.262 y 1.295)

1. Los símbolos que siguen significan:

P = Entrenado como piloto al mando o copiloto y como PF o PNF para la emisión de una habilitación de tipo, según sea aplicable

X = Si es posible, se usarían simuladores para este ejercicio, en otro caso debe usarse un avión excepto cuando se indique otra cosa.

2. La instrucción práctica se realizará, por lo menos, en un equipo de instrucción del nivel indicado como (P), o puede realizarse en un equipo de nivel superior mostrado por medio de una flecha (6).

Se utilizan las siguientes abreviaturas para indicar el tipo de equipo de instrucción:

A = Avión
FS = Simulador de vuelo
FTD= Equipos de entrenamiento de vuelo

3. Los elementos con asterisco (*) de la sección 3 y, cuando sea aplicable, de la sección 6 se volarán en condiciones reales o simuladas de IMC si se incluye la revalidación de una habilitación de vuelo instrumental en la prueba de pericia o verificación de competencia. Si los elementos con (*) no se vuelan en vuelo IMC real o simulado durante la verificación de competencia, la habilitación de tipo será restringida a VFR.

4. La sección 3A se completará para revalidar una habilitación de tipo o clase multimotor cuando la experiencia requerida de 10 sectores de ruta en los 12 meses previos no haya sido realizada.

5. Cuando aparece la letra "M" en la columna de prueba de pericia/verificación de competencia, se quiere indicar que el ejercicio es obligatorio.

6. Se usará un simulador de vuelo para el entrenamiento práctico si éste forma parte del curso aprobado para habilitación de tipo. Se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones cuando se solicite la aprobación de un curso:

- (a) la calificación del simulador de vuelo tal como se establece en el JAR-STD
- (b) las calificaciones del instructor y examinador
- (c) la capacidad de orientación a línea del entrenamiento en simulador previsto para el curso; y
- (d) las calificaciones y experiencia previa en línea del piloto en entrenamiento.

Maniobras/Procedimientos	ENTRENAMIENTO PRÁCTICO				HABIL.TIPO/CLASE/PERICIA/VERIFICACIÓN COMPETENCIA	
	FTD	FS	A	Iniciales del instructor al terminar la formación	Verif.en FS A	Iniciales del examinador al terminar la prueba

SECCIÓN 1

1 Salida						
1.1 Prevuelo, que incluya Documentación Masa y centrado Briefing de meteorología						
1.2 Comprobaciones antes del arranque Externas e internas			P		M	
1.3 Arranque de motores Normal Con fallos	P	!	!		M	
1.4 Rodaje		P	!		M	
1.5 Comprobaciones antes del despegue: Calentamiento del motor, si es aplicable	P	!	!		M	
1.6 Procedimientos de despegue: Normal con calaje de flaps de acuerdo con el Manual de vuelo. Con viento cruzado (si lo permiten las condiciones)		P	!		M	
1.7 Ascenso: Vx/Vy Virajes a rumbos Nivelación		P	!		M	
1.8 Relación con ATC, cumplimiento de instrucciones, procedimientos R/T						

SECCIÓN 2

2 Manejo del avión (VFR)						
2.1 Vuelo recto y nivelado a varias velocidades incluyendo vuelo a velocidad críticamente baja con o sin flaps		P	!			
2.2 Virajes pronunciados (3601 derecha e izquierda con inclinación de 451)		P	!		M	

Maniobras/Procedimientos	ENTRENAMIENTO PRÁCTICO				HABIL.TIPO/CLASE/PERICIA/VERIFICACIÓN COMPETENCIA	
	FTD	FS	A	Iniciales del instructor al terminar la formación	Verif.en FS A	Iniciales del examinador al terminar la prueba

2.3 Pérdida: i. Pérdidas limpia completa y recuperación estándar ii. Aproximación a la pérdida en viraje descendiendo, en configuración y potencia de aproximación iii. Aproximación a la pérdida en configuración y potencia de aterrizaje iv. Aproximación a la pérdida en viraje ascendiendo con flaps de despegue y potencia de ascenso	P			M	
2.4 Manejo del piloto automático y el director de vuelo (puede ser realizada en la sección 3)	P			M	
2.5 Relación con ATC, cumplimiento de instrucciones, procedimientos R/T					

SECCIÓN 3A

3A Procedimientos VFR en ruta (para verificación de competencia ME VFR, si no está exento)					
3A.1 Plan de vuelo, navegación a estima y lectura de mapas		P			
3A.2 Mantenimiento de la altitud, rumbo y velocidad		P			
3A.3 Orientación, temporización y revisión de ETA		P			
3A.4 Uso de radioayudas a la navegación (si es aplicable)		P			
3A.5 Gestión de combustible (libro de vuelo, verificaciones de rutina incluido combustible, sistemas y antihielo)		P			
3A.6 Relación con ATC, cumplimiento de instrucciones, procedimientos R/T					

SECCIÓN 3B

3b Vuelo instrumental		P			M
3B.1* Salida IFR		P			M
3B.2* Ruta IFR		P			M
3B.3* Procedimientos de espera		P			M

Maniobras/Procedimientos	ENTRENAMIENTO PRÁCTICO			HABIL.TIPO/CLASE/PERICIA/VERIFICACIÓN COMPETENCIA	
	FTD	FS	A	Verif.en	Iniciales del examinador al terminar la prueba
3B.4* ILS hasta DH/A de 200' (60 m) o a los mínimos del procedimiento (puede usarse piloto automático para interceptar la senda de planeo)		P			M
3B.5* Aproximación de no precisión hasta MDH/A y MAP		P			M
3B.6 Fallo de brújula e indicador de actitud (solo en FS o FNPTII)	P		X		

3B.7 Ejercicios de vuelo que incluyan fallos simulados de brújula e indicador de actitud: Virajes de razón 1 Recuperación de posiciones anormales	P				M	
3B.8* Fallo del localizador o de la senda de planeo (solo en FS o FNPTII)	P		X			
3B.9 Relación con ATC, cumplimiento de instrucciones, procedimientos R/T						

SECCIÓN 4

4. Arribada y aterrizaje						
4.1 Procedimientos de arribada al aeródromo		P			M	
4.2 Aterrizaje normal		P			M	
4.3 Aterrizaje sin flaps		P			M	
4.4 Aterrizaje con viento cruzado (en condiciones adecuadas)		P			M	
4.5 Aproximación y aterrizaje con potencia al ralentí desde 2000' antes de la pista		P			M	
4.6 Motor al aire desde altura mínima		P			M	
4.7 Motor al aire y aterrizaje nocturno sin luces de aterrizaje (solo para prueba de pericia de pilotos con calificación de vuelo nocturno)	P					
4.8 Relación con ATC, cumplimiento de instrucciones, procedimientos R/T						

Maniobras/Procedimientos	ENTRENAMIENTO PRÁCTICO				HABIL.TIPO/CLASE/PERICIA/VERIFICACIÓN COMPETENCIA	
	D	FT	FS	A	Verif.en	Iniciales del examinador al terminar la prueba
					FS A	
				Iniciales del instructor al terminar la formación		

SECCIÓN 5

5 Procedimientos anormales y de emergencia (puede combinarse con las secciones 1 a 4)						
5.1 Despegue abortado		P			M	
5.2 Fallo simulado de motor después del despegue (solo monomotores)		P			M	
5.3 Aterrizaje forzoso simulado sin potencia (solo monomotores)		P			M	
5.4 Emergencias simuladas: i. Fuego o humo en vuelo ii. Pérdida de potencia iii. Mal funcionamiento de sistemas	P					
5.5 Apagado y reencendido del motor (solo en prueba de pericia ME)	P					
5.6 Relación con ATC, cumplimiento de						

instrucciones, procedimientos R/T						
SECCIÓN 6						
6. Vuelo asimétrico simulado (Puede combinarse con las secciones 1 a 5)						
6.1* Fallo simulado de motor durante el despegue (a altitud de seguridad, salvo que se realice en FS o FNPTII)	P		X		M	
6.2* Aproximación asimétrica y motor al aire	P				M	
6.3* Aproximación asimétrica y aterrizaje con parada total	P				M	
6.4 Relación con ATC, cumplimiento de instrucciones, procedimientos R/T						

Apéndice 1 del JAR-FCL 1.261(a)

Requisitos de enseñanza de conocimientos teóricos para la prueba de pericia/verificación de competencia para habilitaciones de clase/tipo

(Ver JAR-FCL 1.261(a))

- 1 La enseñanza de conocimientos teóricos será realizada por un instructor autorizado titular de una habilitación de clase/tipo adecuada o cualquier instructor que tenga experiencia apropiada en aviación y conocimiento de la aeronave de que se trate, e.gr. ingeniero de vuelo, ingeniero de mantenimiento, oficial de operaciones de vuelo.
- 2 La enseñanza de conocimientos teóricos cubrirá el programa establecido por la Autoridad, apropiado a la clase/tipo de avión de que se trate.
- 3 Para la emisión inicial de una habilitación de tipo para aviones multipiloto, el examen escrito o basado en computador comprenderá normalmente cien preguntas de respuesta múltiple distribuidas apropiadamente entre las materias principales del programa. Se supera la prueba alcanzando el 75% de aciertos en cada uno de las principales materias del programa.
- 4 Para la emisión inicial de una habilitación de tipo y clase para aviones multimotores para un solo piloto el número de preguntas del examen escrito o basado en computador dependerá de la complejidad del avión. La marca será de 75%.
- 5 Para aviones monomotor de un solo piloto el examinador puede realizar oralmente la parte de conocimientos teóricos de la prueba de pericia y verificación de competencia y determinará cuando se ha alcanzado un nivel satisfactoria de conocimientos teóricos y cuando no.
- 6 Para las verificaciones de competencia de aviones multipiloto y multimotores de un solo piloto, los conocimientos teóricos se verificarán mediante un cuestionario de respuesta múltiple u otro método adecuado.

Apéndice 1 al JAR-FCL 1.261(c)(2)

Aprobación de cursos de entrenamiento para habilitación de tipo con cero horas de vuelo

1. APROBACIÓN DE ENTRENAMIENTO CON CERO HORAS DE VUELO (ZFTT)

Para la aprobación de un curso de habilitación de tipo que use ZFTT serán aplicados los siguientes criterios:

(a) El simulador de vuelo que se utilice estará calificado de acuerdo con el JAR-STD y el usuario aprobado por la Autoridad. La aprobación del usuario será emitida únicamente si el simulador de vuelo es representativo del avión volado por el operador;

(b) El simulador de vuelo estará totalmente operativo durante el ZFTT (ver JAR-STD);

(c) Se incluirán en el curso ejercicios adicionales de despegue y aterrizaje, al menos, seis (6) despegues y aterrizajes realizados bajo instrucción de un TRI(A);

(d) Para la aprobación inicial de curso ZFTT el operador será titular de un AOC desde al menos un año, emitido de acuerdo con el JAR-OPS;

(e) La aprobación para ZFTT para otros tipos de avión solamente será dada si el operador no tiene menos de 90 días de experiencia operacional en tal tipo de aeroplano;

(f) La aprobación para ZFTT solamente será otorgada a organizaciones de enseñanza propuestas por un operador o a una organización de enseñanza que tenga un acuerdo específico aprobado con un operador JAR-OPS 1 que garantice que los requisitos previos de los alumnos se cumplen y la habilitación de tipo será restringida a tal operador hasta que haya sido realizado el vuelo bajo supervisión.

2. EXPERIENCIA REQUERIDA AL PILOTO

El ZFTT solamente será aprobado para el entrenamiento para habilitación de tipo para pilotos de aviones multipiloto que acrediten la experiencia mínima de vuelo especificada para el nivel de simulador de vuelo que se va a utilizar en el curso, de acuerdo con lo siguiente:

(a) Los pilotos que vayan a seguir un ZFTT habrán realizado no menos de 1.500 horas de vuelo o 250 sectores de ruta en el tipo de avión adecuado si el simulador que se va a usar durante el curso está calificado para nivel CG o C. Si se usa un simulador de nivel DG, D interino o D, el piloto tendrá no menos de 500 horas de tiempo de vuelo o 100 sectores de ruta en el tipo adecuado;

(b) El tipo adecuado de avión es un turbo-jet, categoría de transporte con un MTOW de no menos de 10 toneladas o una configuración aprobada de no menos de 20 asientos para pasajeros.

(c) Calificación del instructor: para los ejercicios adicionales específicos de despegue y aterrizaje, el instructor será titular de una habilitación TRI(A).

3. VUELO EN LÍNEA DESPUES DE ZFTT

(a) El vuelo en línea bajo supervisión comenzará lo antes posible pero nunca más tarde de 15 días después de haber terminado el ZFTT;

(b) Los cuatro primeros despegues y aterrizajes realizados por el piloto que ha seguido el ZFTT serán volados bajo la supervisión de un TRI(A) que ocupe un asiento de piloto.