

HABILITACIONES EN LA LICENCIA DE DESPACHADOR SON POR TIPO (MARCA Y MODELO) Y NO POR CLASE DE AERONAVE

En atenta respuesta su consulta le informo lo siguiente:

Las habilitaciones a la licencia DPA son por *tipo de aeronave* según el numeral 2.4.7.1.4. en tal sentido, la definición de “tipo” contenida en la Parte Primera de los RAC se refiere a aeronaves de un mismo modelo y desde luego misma marca es decir que una habilitación de tipo es una habilitación por marca y modelo específico de aeronaves, por contraposición a las de “Clase” referida en la misma Parte Primera a aeronaves con características similares de operación. El referido numeral no establece ningún parámetro de peso en las aeronaves como si lo hacen los numerales 2.4.2.4.3. respecto de las habilitaciones de las licencias de técnico de línea, o los numerales 2.2.3.7., 2.2.5.7.1. y 2.2.5.7.1.2.2. respecto de las habilitaciones en las licencias de pilotos privados y comerciales de avión.

Los mencionados numerales distinguen claramente aeronaves por clase hasta 5.700 Kg de PBMO y aeronaves por tipo o marca y modelo las superiores a 5.700 Kg, dejando ver claramente que por debajo del peso indicado, es decir, respecto de aeronaves de clase, el titular pueden dar mantenimiento o en su caso tripular cualquier aeronave, sin que existan habilitaciones específicas, en tanto que por encima de ese peso, o sea para aeronaves de tipo, el interesado debe tener curso y habilitación en su licencia para la respectiva aeronave.

Resultando claro que solo para las aeronaves de tipo (las que pasean más de 5.700 Kg) existen habilitaciones específicas para los TLA, PPA, PCA, etc., y a falta de norma expresa en el caso de la licencia DPA, podemos acudir a la aplicación analógica de tal estipulación para entender que cuando se trate de aeronaves de clase (las que pesen menos de 5.700 Kg) no existen ni se requieren habilitaciones en la licencia y por ende no deben existir ni se requieren instructores para despachadores de esas clase de aeronaves, como para dictar los curso respectivos.

Siendo así, el titular de una licencia DPA, debería poder despachar cualquier aeronave que pese menos de 5.700 Kg, particularmente planificando su vuelo, calculando su peso de despegue y balance o emplazamiento del centro de gravedad, etc. sin necesidad de tener una habilitación en su licencia, siempre y cuando, desde luego, conozca el manual de operación de la aeronave incluyendo sus procedimientos de peso y balance, cartas de rendimiento, limitaciones operacionales y demás información técnica pertinente, lo cual desde luego no ameritaría un curso de 100 horas, como si lo sería para habilitar un avión de tipo como podrían ser los Boeing 727, 737, 747 o los Airbus 320 ó 330, nada comparables con un Cessna 172 ó 206 o con un Piper PA 28.

Recuérdese que las aeronaves de transporte aéreo no regular cuyo PMBO está actualmente limitado a 5.700kg, pueden ser despachadas por el piloto, sin intervención de despachador, al punto que este solo es requerido en la base principal para hacer los despachos allí y para estandarizar procedimientos de despacho y brindar apoyo remoto a los tripulantes cuando ellos efectúen despachos por fuera de la base principal.

El caso de los despachadores sería el mismo de los Auxiliares de a Bordo cuando vuelan en aeronaves con PBMO inferior a 5.700 Kg. Estas aeronaves no están obligadas a llevar un auxiliar de a bordo, pero si o hacen, como ocurre ocasionalmente, bastará que este sea titular de su licencia ASA y desde luego que esté familiarizado(a) con los equipos y procedimientos de emergencia y

evacuación e la aeronave en cuestión, pero sin ninguna adición a su licencia ya que para la licencia ASA, al igual que para las DPA, solo existen habilitaciones por tipo de aeronave.

En conclusión:

Resulta excesivo exigir a los Despachadores, habilitaciones por tipo para aeronaves con PBMO, Inferior a 5.700 Kg , siendo que las aeronaves de tipo son las que pesan más de 5.700 y mucho más excesivo un curso de 100 para una aeronave tan sencilla y sin las complejidades de una aeronave grande de categoría transporte. Adicionalmente, encontramos que no existe una norma que exija puntualmente tales habilitaciones.