



DIRECTIVA OPERACIONAL No. AHAC-PEL-001-2026

Asunto: Optimización del marco de experiencia requerido para instructores de vuelo

Referencia: RAC LPTA 175 (3)(b) / RAC 141 / SSP Honduras / Art. 10 y 18, numeral 2, literal b de la Ley de Aeronáutica Civil / Artículos 2 y 15 del Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil.

Fecha de emisión: 13 de mayo del 2026

1. JUSTIFICACIÓN REGULATORIA Y OPERACIONAL: La presente iniciativa de readecuación del requisito de experiencia de vuelo para la habilitación de Instructor de Vuelo en la categoría avión encuentra su fundamento en la realidad operativa actual del Estado de Honduras, caracterizada por una limitada disponibilidad de instructores de vuelo debidamente habilitados y activos dentro del sistema de instrucción aeronáutica RAC 141 del país a raíz de la limitante impuesta por el actual RAC LPTA 175 (3)(b). Esta condición ha generado una dependencia creciente en esquemas de contratación a tiempo parcial, así como en la incorporación de instructores extranjeros, lo cual introduce desafíos adicionales en términos de continuidad operativa, estandarización de criterios y sostenibilidad del sistema de formación.

Paralelamente, se identifica una brecha estructural dentro de la carrera aeronáutica nacional, donde los pilotos comerciales egresan con 150 horas de vuelo, pero enfrentan dificultades significativas para acumular la experiencia adicional requerida por la industria aérea (particularmente aerolíneas) debido a la ausencia de mecanismos claros, accesibles y sostenibles para el desarrollo progresivo de horas de vuelo. Esta situación no solo limita el crecimiento profesional de los pilotos, sino que también impacta directamente la capacidad del sistema aeronáutico para generar su propio recurso humano calificado y nacional.

En este contexto, la habilitación como Instructor de Vuelo se posiciona como una de las pocas vías estructuradas y técnicamente válidas para la acumulación de experiencia operacional, desarrollo de criterio aeronáutico y fortalecimiento de competencias profesionales. Sin embargo, el requisito actual de 300 horas establecido en el RAC LPTA 175 (3)(b) representa, en la práctica, una barrera de entrada que restringe el flujo natural de nuevos instructores hacia el sistema aeronáutico comercial, agravando aún más la escasez existente al haber una brecha difícil de cerrar entre 150 y 300 horas de vuelo.

Por lo tanto, la readecuación del criterio de elegibilidad para la habilitación de Instructor de Vuelo responde a la transición de un modelo basado en criterios basados en horas de vuelo hacia un enfoque basado en competencias, estandarización y gestión del riesgo operacional.



En este sentido, se establece que el aspirante a la habilitación de Instructor de Vuelo deberá ser titular de una Licencia de Piloto Comercial vigente, y cumplir integralmente con los requisitos, evaluaciones, competencias, conocimientos teóricos, verificaciones prácticas y demás disposiciones establecidas en el Apéndice 5 del RAC 141, correspondiente a la habilitación de Instructor de Vuelo, conforme a los programas aprobados por el Centro de Instrucción Aeronáutica RAC 141.

Esta reorientación regulatoria no responde únicamente a un proceso de armonización normativa con los estándares de la OACI, sino a una necesidad operacional del Estado orientada a fortalecer la continuidad, sostenibilidad y eficiencia del sistema de instrucción aeronáutica.

Asimismo, la medida permite estructurar una ruta de desarrollo profesional más clara para los pilotos comerciales que aspiran a convertirse en instructores de vuelo, asegurando que su habilitación esté sustentada en competencias verificadas y en un esquema robusto de supervisión y estandarización dentro del sistema RAC 141.

En consecuencia, la adopción de esta medida se considera no solo pertinente, sino necesaria para responder a las condiciones actuales del entorno aeronáutico nacional, asegurando un equilibrio adecuado entre el desarrollo del recurso humano, la sostenibilidad del sistema y el mantenimiento de niveles aceptables de seguridad operacional.

2. OBJETIVO: El objetivo de la presente Directiva Operacional es establecer un marco técnico-regulatorio para la armonización de los requisitos de habilitación, clasificación y supervisión de Instructores de Vuelo dentro de los Centros de Instrucción Aeronáutica RAC 141 certificados por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), en concordancia con los principios y estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Asimismo, la presente Directiva tiene como finalidad implementar un modelo basado en competencias y gestión del riesgo operacional que complemente el criterio de experiencia cuantitativa, incorporando mecanismos de evaluación, clasificación progresiva y supervisión operacional continua de los instructores de vuelo.

De igual forma, se busca fortalecer la seguridad operacional del sistema de instrucción aeronáutica nacional mediante la asignación controlada de actividades de instrucción aérea conforme al nivel de experiencia, desempeño y capacidades demostradas, asegurando que las fases críticas del entrenamiento aéreo sean desarrolladas bajo adecuados niveles de supervisión y estandarización.

Finalmente, esta Directiva establece la transferencia de responsabilidades operacionales a los Centros de Instrucción Aeronáutica RAC 141 en lo relativo a la gestión, clasificación, seguimiento y control del desempeño de sus instructores, manteniendo la vigilancia regulatoria por parte de la Autoridad Aeronáutica.



3. ALCANCE: Aplica a todos los Centros de Instrucción Aeronáutica certificados bajo RAC 141 y aplicantes que deseen optar a la habilitación de instructor de vuelo en categoría avión amparados en la readecuación de experiencia para instructores de vuelo establecida en este documento.

4. CLASIFICACIÓN DE INSTRUCTORES DE VUELO

Con el propósito de asegurar una transición progresiva, controlada y basada en competencias, los Centros de Instrucción Aeronáutica RAC 141 deberán establecer limitaciones operacionales conforme a la clasificación del instructor de vuelo. Dichas limitaciones deberán estar alineadas con el nivel de experiencia, desempeño, madurez operacional, resultados de supervisión y grado de riesgo asociado a cada actividad de instrucción.

Se establece como principio rector que **no deberá combinarse un instructor de baja experiencia instruccional con un alumno en fase inicial de formación**, debido a que dicha combinación incrementa la carga de trabajo del instructor y puede afectar la detección oportuna de errores básicos durante las etapas más críticas de formación del piloto.

En consecuencia, los Centros de Instrucción Aeronáutica RAC 141 deberán implementar un sistema de asignación progresiva de riesgo, mediante el cual los instructores nuevos sean incorporados gradualmente a la actividad de instrucción según su clasificación, iniciando preferiblemente con alumnos que ya hayan demostrado competencias adecuadas, dominio elemental de la aeronave, comprensión de procedimientos normales y capacidad inicial para mantener control positivo del vuelo.

La asignación de alumnos, fases de entrenamiento, maniobras, autorizaciones y responsabilidades operacionales deberá realizarse bajo un modelo escalonado de gestión de riesgo, permitiendo que el instructor adquiera experiencia de forma progresiva sin comprometer los niveles aceptables de seguridad operacional determinada por el Organismo de Instrucción Aeronáutica RAC 141 conforme a la clasificación y experiencia operacional del instructor, horas de instrucción impartida, desempeño operacional y resultados de supervisión.

En base a esto la AHAC adopta en la presente directiva las siguientes categorías de clasificación de instructores aplicables a los instructores que hayan obtenido su licencia en base a esta directiva:

- Instructor Junior (CFI-J).
- Instructor Intermedio (CFI-I).
- Instructor Senior (CFI-S).



4.1 Criterios de Experiencia para la Clasificación de Instructores de Vuelo

La clasificación de los Instructores de Vuelo en las categorías Instructor Junior (CFI-J), Instructor Intermedio (CFI-I) e Instructor Senior (CFI-S) tiene por finalidad establecer un sistema progresivo de desarrollo profesional basado en la experiencia operacional, experiencia instruccional, competencias demostradas y gestión del riesgo operacional.

La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil reconoce que la acumulación de experiencia como piloto y la acumulación de experiencia como instructor constituyen indicadores complementarios pero independientes. La experiencia operacional permite desarrollar juicio aeronáutico, toma de decisiones, gestión de amenazas y errores, así como madurez profesional; mientras que la experiencia de instrucción permite desarrollar capacidades de enseñanza, supervisión, evaluación y corrección de desempeño de los alumnos.

En consecuencia, para efectos de esta Directiva, la clasificación de instructores deberá considerar tanto las horas totales de vuelo acumuladas como las horas de instrucción impartida, permitiendo que el instructor asuma progresivamente mayores responsabilidades dentro del sistema de instrucción aprobado por el Organismo de Instrucción Aeronáutica RAC 141.

La presente clasificación no modifica los requisitos para la obtención de la habilitación de Instructor de Vuelo establecidos en el RAC-LPTA y en el RAC 141, sino que constituye un mecanismo de gestión operacional y de mitigación de riesgos aplicable a los Centros de Instrucción Aeronáutica que adopten lo dispuesto en esta Directiva. Para efectos de clasificación, se establecen los siguientes niveles de experiencia:

Clasificación	Experiencia Mínima de Total de Horas de Vuelo (Total Time)	Experiencia Mínima de Instrucción Impartida (Dual Given)
Instructor Junior (CFI-J)	200 Horas de Vuelo Totales	0 Horas de Instrucción Impartida
Instructor Intermedio (CFI-I)	300 Horas de Vuelo Totales	100 Horas de Instrucción Impartida
Instructor Senior (CFI-S)	500 Horas de Vuelo Totales	300 Horas de Instrucción Impartida

El Organismo de Instrucción Aeronáutica deberá mantener evidencia documental que respalde la experiencia operacional y la experiencia de instrucción de cada instructor clasificado bajo este sistema, así como establecer procedimientos internos para la evaluación, seguimiento, supervisión y promoción entre categorías.

La clasificación de un instructor no dependerá exclusivamente del cumplimiento de los requisitos mínimos de horas de vuelo o de instrucción, sino también del desempeño demostrado, cumplimiento de los procedimientos operacionales, participación en



programas de estandarización, historial de seguridad operacional y resultados satisfactorios de las evaluaciones internas establecidas por el Organismo de Instrucción Aeronáutica RAC 141.

Todo Instructor de Vuelo clasificado bajo la presente Directiva deberá mantener experiencia reciente mediante la impartición de al menos veinticinco (25) horas de instrucción de vuelo durante los últimos doce (12) meses o cumplir con el programa de reactivación y estandarización establecido por el Organismo de Instrucción Aeronáutica RAC 141 antes de ejercer nuevamente privilegios de instrucción.

4.2 Instructor Junior (CFI-J)

Se considerará Instructor Junior al instructor que se encuentre en las etapas iniciales de experiencia como instructor aeronáutico.

El Instructor Junior corresponde al instructor recientemente habilitado o con experiencia instruccional limitada. Por su condición de instructor en etapa inicial de desarrollo, no deberá ser asignado como instructor principal (mentor o encargado) de alumnos en fases iniciales de entrenamiento o alumnos sin experiencia previa de vuelo.

La función del CFI-J deberá estar orientada a actividades de instrucción de riesgo controlado o con alumnos que ya hayan recibido formación inicial por parte de instructores de mayor experiencia y que hayan demostrado un nivel mínimo de competencia operacional.

El Organismo deberá implementar mecanismos de mentoría, observaciones operacionales y seguimiento recurrente orientados al fortalecimiento progresivo de sus competencias.

4.1.1 Restricciones del Instructor Junior (CFI-J)

A) El Instructor Junior **no podrá impartir:**

1. Entrenamiento practico de despegues y aterrizajes a alumnos pre-solo.
2. Entrenamiento practico en patrón de tráfico (tomas y despegues) a alumnos pre-solo.
3. Entrenamiento practico de Caída en Perdida (Stalls) a caída completa (unicamente a primera indicacion de stall – alarma-).
4. Entrenamiento practico de emergencias simuladas de falla de motor.
5. Entrenamiento practico nocturno o en condiciones IMC o SVFR (VFR Especial).
6. Entrenamiento practico en aeródromos no familiares a los que no haya ido anteriormente.
7. Entrenamiento practico en aeródromos no controlados.
8. Entrenamiento practico Multimotor a ningun tipo de aplicante.
9. Entrenamiento practico para la Habilitación de Instructor de Vuelo a ningun tipo de aplicante

B) El Instructor Junior **tampoco podra:**



1. Ser instructor principal (mentor o encargado principal del entrenamiento) de un alumno.
2. Autorizar vuelos solo de ningún tipo.
3. Recomendar o autorizar alumnos para primer vuelo solo.
4. Realizar chequeos de etapa (stage checks o evaluaciones de ningún tipo).
5. Recomendar alumnos para examen práctico de AHAC.
6. Atender alumnos con historial de indisciplina operacional según determinado por el CIA.
7. Atender alumnos con dificultades significativas de control de aeronave según determinado por el CIA.
8. Atender alumnos que aún no hayan demostrado aprendizaje positivo consistente según determinado por el CIA.
9. Supervisar a otro Instructor.
10. Actuar sin supervisión documental del Centro de Instrucción Aeronáutica.

4.1.2 Actividades permitidas para el Instructor Junior (CFI-J)

El Instructor Junior podrá realizar todo tipo de instrucción siempre y cuando no incumpla con las limitantes listadas en el 4.1.1 (A) y (B)

4.1.3 Supervisión requerida para un Instructor Junior (CFI-J)

Todo CFI-J deberá operar bajo supervisión formal del Jefe de Instrucción de Vuelo, Instructor Senior o Instructor Supervisor designado.

La supervisión deberá incluir:

1. Revisión constante de los alumnos asignados.
2. Aprobación previa del tipo de lección a impartir según establecido por el CIA.
3. Revisión periódica de récords de entrenamiento.
4. Observación de briefings y debriefings (grabada o presencial) por un CFI-S.
5. Evaluación de vuelos por muestreo.
6. Seguimiento de tendencias de desempeño.

4.2 Instructor Intermedio (CFI-I)

La categoría de Instructor Intermedio corresponderá a instructores que hayan demostrado competencia operacional y desempeño satisfactorio en actividades de instrucción aérea en base a consistencia en la instrucción y capacidad adecuada para manejar alumnos en fases iniciales e intermedias

El CFI-I podrá ser asignado a alumnos en estas etapas, siempre que haya cumplido los criterios internos de estandarización del Centro de Instrucción Aeronáutica RAC 141.

El Organismo deberá garantizar que dichos instructores continúen participando en programas recurrentes de capacitación técnica, estandarización y gestión de seguridad operacional.

4.2.1 Restricciones del Instructor Intermedio (CFI-I)

A) El Instructor Intermedio **no podrá impartir:**

1. Entrenamiento practico en condiciones IMC.



2. Entrenamiento practico Multimotor a ningun tipo de aplicante.
3. Entrenamiento practico para la Habilitación de Instructor de Vuelo a ningun tipo de aplicante

B) El Instructor Intermedio **tampoco podra:**

1. Recomendar o autorizar alumnos para **primer** vuelo solo.
2. Realizar chequeos de etapa (stage checks o evaluaciones de ningun tipo).
3. Recomendar alumnos para examen práctico de AHAC.
4. Atender alumnos con historial de indisciplina operacional según determinado por el CIA.
5. Atender alumnos con dificultades significativas de control de aeronave según determinado por el CIA.
6. Atender alumnos que aún no hayan demostrado aprendizaje positivo consistente según determinado por el CIA.
7. Supervisar a otro Instructor.
8. Actuar sin supervisión documental del Centro de Instrucción Aeronáutica.

4.2.2 Actividades permitidas para el Instructor Intermedio (CFI-I)

El Instructor Intermedio podrá realizar todo tipo de instrucción siempre y cuando no incumpla con las limitantes listadas en el 4.2.1 (A) y (B)

4.2.3 Supervision requerida para un Instructor Intermedio (CFI-I)

Todo CFI-I deberá operar bajo supervisión formal del Jefe de Instrucción de Vuelo, Instructor Senior o Instructor Supervisor designado.

La supervisión deberá incluir:

1. Revisión constante de los alumnos asignados.
2. Evaluación de vuelos por muestreo.
3. Seguimiento de tendencias de desempeño.

4.3 Instructor Senior (CFI-S)

El Instructor Senior corresponde al instructor con experiencia comprobada, juicio operacional maduro, dominio del programa de instrucción aprobado y capacidad demostrada para manejar actividades de instrucción de mayor riesgo.

El CFI-S podrá impartir instrucción en todas las fases de los programas aprobados, conforme a sus habilitaciones y competencias, y será el principal responsable de las fases críticas del entrenamiento.

Asimismo, podrán desempeñarse como instructor mentor, evaluador interno y personal de estandarización según establecido por el organismo RAC 141. Las fases críticas de entrenamiento deberán ser asignadas prioritariamente a instructores clasificados como Senior.

4.3.1 Atribuciones principales del Instructor Senior (CFI-S)

El CFI-S deberá actuar como barrera de seguridad operacional para evitar que alumnos de alto riesgo o instructores en desarrollo sean expuestos a combinaciones operacionales inadecuadas. El CFI-S es



el unico tipo de instructor autorizado a realizar todo tipo de entrenamiento permitido según las atribuciones y habilitaciones que ya posea y adicionalmente debera ser el unico tipo de instructor en el organismo de instrucción que ejecute:

1. Recomendaciones o autorizaciones alumnos para *primer vuelo solo*.
2. Realizar chequeos de etapa (stage checks o evaluaciones de ningun tipo).
3. Recomendaciones o autorizaciones de alumnos para examen práctico de AHAC.
9. Entrenamiento a alumnos con historial de indisciplina operacional según determinado por el CIA.
10. Entrenamiento a alumnos con dificultades significativas de control de aeronave según determinado por el CIA.
11. Entrenamiento a alumnos que aún no hayan demostrado aprendizaje positivo consistente según determinado por el CIA.
12. Supervision de entrenamiento a un Instructor Junior CFI-J.
13. Supervision de entrenamiento a un Instructor Intermedio CFI-I.
14. Estandarización interna del CIA
15. Evaluaciones operacionales internas del CIA.
16. Mentoría de instructores nuevos (CFI-J y CFI-I).
17. Revisión a fondo de expedientes y progreso de alumnos.
18. Demas atribuciones establecidas por el organismo de instrucción RAC 141.
19. Asignación de alumnos a instructores.
20. Declarar en cumplimiento un programa aprobado.

La autorización final de actividades críticas deberá recaer en un CFI-S o en el Jefe de Instrucción de Vuelo, según la política interna del Centro de Instrucción Aeronáutica RAC 141.

5. ASIGNACIÓN PROGRESIVA DE ALUMNOS

Los Organismos de Instrucción Aeronáutica deberán establecer procedimientos formales para la asignación progresiva de alumnos conforme al nivel de experiencia operacional del instructor y la complejidad del entrenamiento.

Los alumnos sin experiencia o en fases críticas de formación deberán ser asignados prioritariamente a instructores con mayores niveles de experiencia operacional según lo indicado por esta directiva.

La asignación de instructores deberá sustentarse en principios de gestión del riesgo operacional y mantenerse documentada dentro de los procedimientos aprobados del Organismo.

La siguiente tabla funcionara como un resumen o matriz readecuada de privilegios, limitaciones y asignación de alumnos y riesgo según el tipo de instructor:



Actividad / tipo de alumno	CFI-J	CFI-I	CFI-S
Entrenamiento de despegues y aterrizajes a alumnos pre-solo .	No	Sí*	Sí
Sesiones en patrón de tráfico (tomas y despegues) a alumnos pre-solo .	No	Sí*	Sí
Entrenamiento de Caída en Perdida (Stalls) a caída completa (unicamente a primera indicacion de stall – alarma-).	No	Sí*	Sí
Emergencias simuladas de falla de motor .	No	Sí*	Sí
Impartir instrucción en aeródromos no familiares a los que no haya ido anteriormente.	No	Sí*	Sí
Impartir instrucción en aeródromos no controlados .	No	Sí*	Sí
Entrenamiento nocturno .	No	Sí*	Sí
Entrenamiento en condiciones SVFR (VFR Especial).	No	Sí*	Sí
Ser instructor principal (mentor o encargado principal del entrenamiento) de un alumno.	No	Sí*	Sí
Autorizar vuelos solo a alumnos post-primer vuelo solo .	No	Sí*	Sí
Recomendar o autorizar alumnos para primer vuelo solo .	No	No	Sí
Entrenamiento en condiciones IMC (Día o Noche)	No	No	Sí
Entrenamiento Multimotor	No	No	Sí
Entrenamiento para la Habilitación de Instructor de Vuelo	No	No	Sí
Realizar chequeos de etapa (stage checks o evaluaciones de ningún tipo).	No	No	Sí



Actividad / tipo de alumno	CFI-J	CFI-I	CFI-S
Recomendar alumnos para examen práctico de AHAC.	No	No	Sí
Atender alumnos con historial de indisciplina operacional según determinado por el CIA.	No	No	Sí
Atender alumnos con dificultades significativas de control de aeronave según determinado por el CIA.	No	No	Sí
Atender alumnos que aún no hayan demostrado aprendizaje positivo consistente según determinado por el CIA.	No	No	Sí
Su Supervisor:	CFI-S o Jefe de Instrucción de Vuelo según CIA RAC 141	CFI-S o Jefe de Instrucción de Vuelo según CIA RAC 141	Jefe de Instrucción de Vuelo

* salvo alumnos restringidos o casos especiales

6. SUPERVISIÓN OPERACIONAL

Todo Organismo de Instrucción Aeronáutica deberá implementar un sistema de supervisión operacional orientado a monitorear continuamente el desempeño técnico y operacional de sus instructores.

El sistema deberá contemplar observaciones operacionales, evaluaciones periódicas, seguimiento de desempeño y mecanismos de estandarización.

La supervisión deberá enfocarse principalmente en instructores con menor experiencia operacional o aquellos que presenten desviaciones relacionadas con seguridad operacional.

7. GESTIÓN DEL RIESGO OPERACIONAL

Los Organismos de Instrucción Aeronáutica deberán incorporar dentro de su Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) procesos específicos para la identificación y mitigación de riesgos asociados a las actividades de instrucción aérea.

Entre los peligros a considerar se incluirán:

- Baja experiencia operacional.



- Deficiencias de supervisión.
- Fatiga operacional.
- Inconsistencias en métodos de instrucción.
- Sobrecarga de actividades de entrenamiento.

Con base en dichos peligros, el Organismo deberá implementar medidas mitigadoras proporcionales al nivel de riesgo identificado.

8. COMITÉ DE ESTANDARIZACIÓN

Todo Organismo de Instrucción Aeronáutica deberá establecer un Comité de Estandarización responsable de supervisar la calidad y uniformidad de la instrucción aérea impartida dentro de la organización.

El Comité deberá estar integrado, como mínimo, por el jefe de Instrucción vuelo, el responsable del Sistema de Gestión de Seguridad Operacional, un Instructor Senior y el responsable de calidad.

Entre sus responsabilidades se incluirán la evaluación de ascensos de instructores, revisión de desempeño operacional, análisis de eventos de seguridad relacionados con instrucción, aprobación de privilegios operacionales y recomendaciones de medidas correctivas o restricciones cuando corresponda.

Las decisiones adoptadas por el Comité deberán mantenerse documentadas y disponibles para revisión por parte de la AHAC.

9. VIGILANCIA POR PARTE DE LA AHAC

La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil ejercerá vigilancia continua sobre el cumplimiento de la presente Directiva mediante inspecciones, auditorías, observaciones operacionales y revisión documental.

La AHAC podrá verificar los procesos de clasificación, supervisión y asignación de instructores, así como requerir acciones correctivas cuando se identifiquen desviaciones que puedan afectar la seguridad operacional.

10. DISPOSICIÓN FINAL

Los Organismos de Instrucción Aeronáutica deberán adecuar sus procedimientos internos, manuales y sistemas de supervisión conforme a lo establecido en la presente Directiva Operacional dentro del plazo establecido por la AHAC.

Esta Directiva Operacional entra en vigor a partir de su emisión, continuará en vigencia hasta que se emita una nueva disposición según lo establecido en el Artículo 15 del



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DE HONDURAS
★ ★ ★ ★ ★

**AGENCIA HONDUREÑA
DE AERONÁUTICA CIVIL**

Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil y será de cumplimiento obligatorio a los Centros de Instrucción Aeronáutica que deseen apegarse a lo establecido en la misma.

Atentamente.



Abog. Belkis Estela Escobar Sandoval
Directora Ejecutiva
Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

C. Archivo

