

Pruebas operativas

Introducción

OBJETIVO

Las pruebas operativas evalúan la capacidad funcional del personal, de acuerdo con la licencia solicitada y en el correspondiente entorno aeronáutico.

- Simulador de vuelo
- Aeronaveo o
- Ambientes asociados a la navegación y control aéreo

Todo ello, como etapa final de la evaluación y eventual emisión de un certificado médico generalmente acompañado de limitaciones operativas.

Las razones habituales más frecuentes para realizar una prueba operativa en dichos entornos son:

- Comprobar la capacidad musculoesquelética o la movilidad
- Pruebas de audición en entornos específicos
- Alteraciones visuales, neurovasculares y metabólicas

APARTADOS REGLAMENTARIOS

Las pruebas operativas son competencia de la autoridad y por tanto, la responsable de su gestión. Durante la evaluación llevada a cabo en el contexto de un reconocimiento médico EASA, si se identifican condiciones médicas especiales, que pudieran interferir con el ejercicio de las atribuciones de una licencia, el AME puede proponer a AESA la necesidad de una prueba operativa, con objeto de decidir la aptitud del candidato.

Los **reglamentos 1178/2011 y 2015/340**, contemplan circunstancias y limitaciones fundamentalmente psicomotoras y sensoriales por las que se hace necesario valorarlas, utilizando los recursos aeronáuticos y entorno de trabajo que vaya a ser requerido al candidato, de acuerdo con:

MED.B.050 Sistema Musculoesquelético
AMC1 MED.B.025 Sistema Metabólico y Endocrino
AMC1 MED.B.065 Neurología
AMC2 MED.B.065 Neurología
AMC1 MED.B.070 Sistema Visual
AMC2 MED.B.070 Sistema Visual
AMC12 MED.B.095 b) y f)
AMC1 MED.C.025
ATCO.MED.B.080 Otorhinolaryngology
(4) (ii) y (5) (ii)
AMC1 ATCO.MED.B.025 Metabolic and endocrine system
(b) (2)
AMC1 ATCO.MED.B.050 Musculoskeletal system (b)
AMC1 ATCO.MED.B.080 Otorhinolaryngology (b) (2)

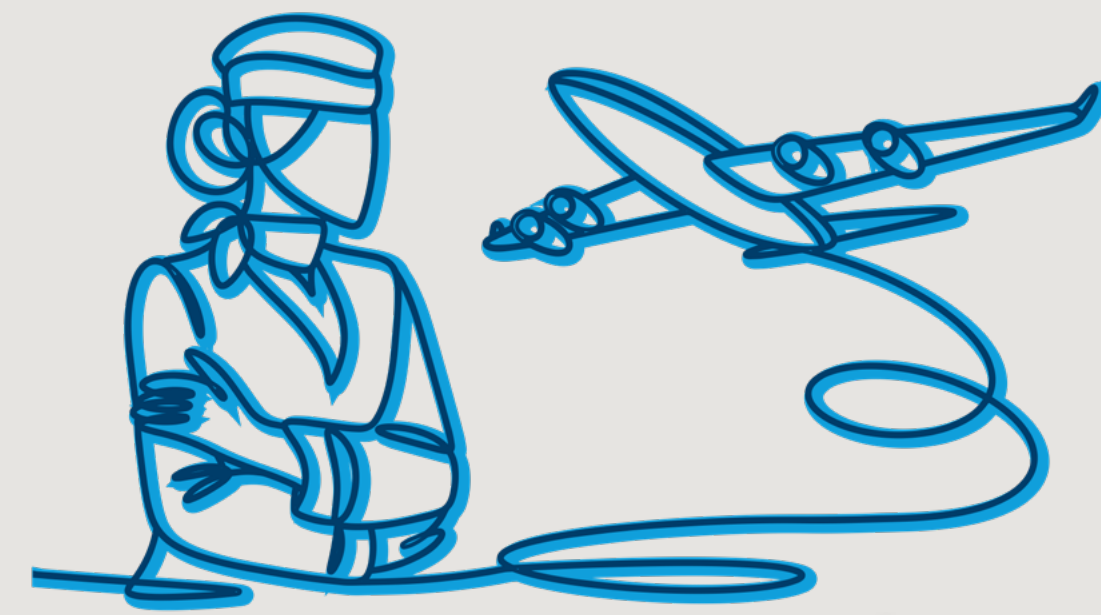
Procedimiento

PROPUESTA DE PRUEBA OPERATIVA

Es indispensable que, una vez finalizado el examen médico y para poder decidir la calificación del candidato, el AME remita a la autoridad (DMA), información pormenorizada, actual y fidedigna de las lesiones, situación y limitaciones asociadas al caso que eventualmente se va a evaluar. Por ello es fundamental que el AME haga constar en los apartados correspondientes del informe de solicitud y del examen médico, toda la información recopilada, tanto la procedente de la anamnesis, como de informes adicionales que pueda aportar el candidato, además de los que pueda requerir adicionalmente el AME.

INFORMACIÓN A APORTAR

- Examen médico con IMC.
- Estado general de salud, presencia o ausencia de comorbilidades, medicación y tratamiento del paciente.
- Valoración cognitiva.
- Lesiones neurológicas asociadas: incontinencia de esfínteres.
- Cronopatología de las lesiones congénitas o adquiridas.
- Estabilidad o inestabilidad de las lesiones.



Datos de contacto

Agencia Estatal de Seguridad Aérea
www.seguridadeaerea.gob.es

 Dirección de Gestión de la Seguridad y Personal de Vuelo

 Paseo de la Castellana 112
28046, Madrid

 (+34) 91 396 81 30
Lunes a Viernes de 10:00h. a 13:00h.

 ams.aesa@seguridadeaerea.es

 www.seguridadeaerea.gob.es

- Descripción pormenorizada de las lesiones ortopédicas y musculoesqueléticas evidenciadas. Limitaciones a la movilidad, en flexión, extensión, pronosupinación, dorsiflexión, abducción y adducción en mmss y mmii. Limitaciones específicas en pies y manos.

- Exploración neurológica completa, describiendo marcha, fuerza, función de pinza, paresias, mioclonias, flacidez o espasticidad.

- Descripción de la ayudas necesarias: silla de ruedas, muletas, bastón, etc.

- Informe del grado de discapacidad.

- Evaluación completa ORL, si el déficit es auditivo.

- Evaluación completa oftalmológica si el déficit es visual.

ACTUACIONES FINALES

Una vez detallada esta información, deberá remitir a la DMA la propuesta de prueba operativa, significando:

- En qué apartados reglamentarios se basa,

- Detalles aportados por el solicitante respecto a la potencial aeronave adaptada y certificada en la que se podría desarrollar la prueba operativa u otros entornos adecuados como simulador de vuelo o medios de control aéreo.

Una vez finalice la prueba operativa, la DMA indicará al AME los resultados y actuaciones posteriores.

