



Apéndice I, revisión 2 (10.07.15)

MEDIOS ACEPTABLES PARA ACREDITAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS PARA LA FORMACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LOS PILOTOS QUE OPEREN AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO (art. 50.5 Ley 18/2014)

1. Demostración del cumplimiento del requisito de conocimientos teóricos

1.1. El requisito de demostración de los conocimientos teóricos se puede satisfacer de alguna de las siguientes maneras:

- a) Mediante la presentación de una licencia de piloto expedida de acuerdo con la Parte FCL del Reglamento 1178/2011 o el JAR FCL-1 o 2, o licencia de piloto de ULM expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, válidas o que hayan sido válidas hasta un máximo de 5 años antes de su presentación;
- b) Mediante un certificado de haber superado los exámenes de la totalidad de los conocimientos teóricos requeridos para la obtención de una licencia de piloto expedido por un Estado miembro de OACI;
- c) Mediante un certificado de haber superado los exámenes de la totalidad de los conocimientos teóricos requeridos para la obtención de una licencia de piloto, expedido por una ATO aprobada por AESA o por EASA, o en el caso de la licencia de piloto de ultraligero, mediante un certificado individual de APTITUD tras realizar el correspondiente examen oficial de conocimientos teóricos.
- d) A los efectos de demostración de los conocimientos teóricos también serán válidas las licencias militares de los pilotos al servicio de las Fuerzas Armadas españolas y la Guardia Civil.

1.2. Si no se puede demostrar por ninguno de los medios anteriores se deberá superar un Curso de formación básica (para vuelos dentro del alcance visual del piloto) o avanzada (para vuelos más allá del alcance visual del piloto) cuyo contenido y condiciones de desarrollo serán los siguientes:

A) Las materias que compondrán el Curso Básico son las siguientes:

- a) Reglamentación:
 - Aspectos aplicables de la Ley 48/1960 de Navegación Aérea y de la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea y Reglamento de la Circulación aérea / SERA¹;
 - La Autoridad aeronáutica: AESA; Reglamentación sobre RPAs -Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (Título II; Capítulo 1; Sección 6ª);
 - El piloto de RPA: formación, requisitos médicos;
 - Seguros conforme a la normativa anterior;
 - Transporte de mercancías peligrosas
 - Notificación de accidentes e incidentes.
 - Limitaciones establecidas por la Ley 1/1982 de protección del honor e intimidad personal.

¹ Reglamento de Ejecución (UE) No 923/2012 de la Comisión de 26 de septiembre de 2012 por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea



b) Conocimiento de la aeronave (genérico)

- Clasificación de los RPAs
- Aeronavegabilidad
- Registro
- Célula de las aeronaves;
- Grupo motopropulsor;
- Equipos de a bordo;
- Sistema de control de la aeronave;
- Instrumentos de la estación de control.
- Sistemas de seguridad de control de altura. Sistema de vuelta a casa.

c) Performance de la aeronave

- Perfil del vuelo
- Performance de la aeronave
- Planificación: tipo de vuelo, meteorología, estudio de la zona en mapa;
- Determinación de riesgos.

d) Meteorología

- Viento;
- Nubes;
- Frentes;
- Turbulencia;
- Visibilidad diurna y nocturna;
- Cizalladura;
- Información meteorológica: cartas de baja cota, metar, tafor, speci;
- Previsión es meteorológicas.
- Tormentas solares.

e) Navegación e interpretación de mapas

- La tierra: longitud y latitud; posicionamiento;
- Cartas aeronáuticas: interpretación y uso;
- Navegación DR;
- Limitaciones de altura y distancia: VLOS, EVLOS, BLOS
- GPS: uso y limitaciones.

f) Procedimientos operacionales

- El Manual de operaciones;
- Escenarios operacionales.
- Limitaciones relacionadas con el espacio en que se opera;
- Vuelo nocturno
- Limitaciones operativas: control desde vehículos en marcha, , Transferencia de control entre estaciones;
- Personal de vuelo;
- Supervisión de la operación;
- Prevención de accidentes.



- g) Comunicaciones
 - Principios generales de la transmisión por radio;
 - Emisores, receptores, antenas;
 - Uso de la radio;
 - Alfabeto internacional para las radiocomunicaciones
- h) Fraseología aeronáutica aplicable.
- i) Factores humanos para RPA
 - Conciencia situacional;
 - Comunicación;
 - Carga de trabajo; rendimiento humano;
 - Trabajo en grupo: liderazgo;
 - Aspectos de salud que pueden afectar al pilotaje de RPAs.

B) Las materias que compondrán el Curso Avanzado serán las mismas del Curso Básico con la adición de:

- a) Conocimientos ATC:
 - Clasificación del espacio aéreo;
 - Documentos de información aeronáutica: NOTAM, AIP;
 - Organización del ATS en España;
 - Espacio aéreo controlado, no controlado y segregado;
 - Instrucciones ATC.
- b) Comunicaciones avanzadas:
 - Uso de espectro radioeléctrico, frecuencias;
 - Comunicaciones con ATC.

C) En el desarrollo de todas las materias se han de tener en cuenta las técnicas TEM

1.3. Los programas de cada materia desarrollados por la ATO serán comunicados a la autoridad aeronáutica.

1.4. Los programas de los cursos Básico y Avanzado se han de desarrollar por la ATO de acuerdo a lo que se consideran los conocimientos teóricos mínimos que debe tener un piloto de una aeronave pilotada por control remoto. La normativa sobre la utilización civil de estas aeronaves se refiere al uso profesional de las mismas, bien para actividades aéreas de trabajos técnicos y científicos (trabajos aéreos), bien para la realización de vuelos especiales. Por tanto se considera que la formación de los pilotos tiene que tener las garantías de un sistema regulado y supervisado por AESA. Esa es la razón por la cual en la normativa se ha establecido que los certificados Básico y Avanzado solo pueden ser emitidos por una ATO aprobada conforme al Reglamento UE Nº 1178/2011, lo que implica, de acuerdo con lo establecido en el mismo, que los cursos Básico y Avanzado han de ser desarrollados e impartidos directa e íntegramente por una ATO aprobada por AESA o por EASA, utilizando su sistema de gestión.

En caso de que una ATO deseara subcontratar el desarrollo de estos cursos con otra organización, debería incluir los programas en los suyos propios específicos para RPAS, supervisar y hacerse responsable de los contenidos e incluir a los instructores en su cuadro de instructores específico para RPAS. Igualmente deberían incluir en su propia documentación específica para RPAS las dependencias en que se impartan los cursos, en caso de no ser las propias. En todo caso, deberán cumplir lo establecido en el apartado ORA.GEN.205 del Anexo VII (Parte ORA) del Reglamento 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se



establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil.

1.5. La duración mínima de los cursos será la siguiente:

- a) Curso básico: 50 horas
- b) Curso avanzado: 60 horas
- c) Si el curso avanzado se da a titulares del básico: 10 horas

1.6. Demostración de los conocimientos teóricos:

- a) A la terminación del curso se deberá realizar un examen escrito presencial que conste de un mínimo de 90 preguntas de respuesta múltiple, repartidas proporcionalmente entre todas las materias del curso;
- b) Para declarar apto al alumno, éste deberá superar un porcentaje del 75% de aciertos, sin que cuenten negativamente las respuestas no acertadas;
- c) Las preguntas de cada examen y las hojas de respuesta de los alumnos se conservarán por un período de cinco años, contados a partir de la celebración del examen, a efectos de posibles reclamaciones y de supervisión por la Autoridad Aeronáutica;
- d) Una vez superado el examen, la ATO expedirá un certificado de aptitud al alumno, que deberá ir firmado por el Responsable de enseñanza o por el responsable de enseñanzas teóricas.

1.7. En el caso de que se pretendan utilizar técnicas de formación a distancia se utilizarán los criterios contenidos en el Anexo 2 a este Apéndice.

2. Conocimientos prácticos

Todo aquel que pretenda pilotar una aeronave pilotada por control remoto deberá realizar el curso de formación práctica requerido en art. 50.5.e) de la Ley 18/2014, incluyendo a quienes ya sean titulares de una licencia de piloto conforme al art. 50. a).

2.1. El curso de formación práctica se dirigirá al conocimiento de la(s) aeronave(s) específica(s) que vaya a operar el alumno y su equipo de control.

En el caso de aeronaves de peso máximo al despegue no superior a 25 Kg, el operador, bajo criterio justificado que deberá documentar por escrito, podrá incluir en su declaración responsable inicial o modificación de la misma a pilotos con certificados de conocimientos prácticos en otras aeronaves distintas a las que va a operar, pero similares en cuanto a configuración, peso, sistema de control y actuaciones.

Ejemplos de aeronaves que se podrían aceptar como similares serían:

- En cuanto a configuración, entre sí: aviones, helicópteros, multirrotores, dirigibles.
- En cuanto a peso: aeronaves de 0 a 5 Kg; de 5 a 15 Kg; de 15 a 25 Kg.
- En cuanto a sistemas de control: en relación con las funciones que sea capaz de desarrollar el sistema automático de control de vuelo o sistema de estabilización con el que esté equipada la aeronave.
- En cuanto a actuaciones: en relación con las velocidades máxima y mínima, velocidad ascensional, actuaciones en despegue, etc.

Para que dos aeronaves puedan aceptarse como similares habrán de serlo en todos estos aspectos.



El curso de formación práctica contendrá como mínimo los siguientes elementos:

A. – Generalidades:

- A.1. – Descripción de la aeronave.
- A.2. – Motor, hélice, rotor(es).
- A.3. –Plano tres vistas.

B. – Limitaciones:

- B.1. – Masa.
 - Masa máxima.
- B.2. – Velocidades.
 - Velocidad máxima.
 - Velocidad de pérdida.
- B.3. – Factor carga de maniobra.
- B.4. – Límites de masa y centrado.
- B.5. – Maniobras autorizadas.
- B.6. – Grupo motor, hélices, rotor en su caso.
- B.7. – Potencia máxima.
- B.8. – Régimen del motor, hélices, rotor.
- B.9.- Limitaciones ambientales de utilización (temperatura, altitud, viento, ambiente electromagnético)

C. – Procedimientos de emergencia:

- C.1. – Fallo de motor.
- C.2. – Reencendido de un motor en vuelo.
- C.3. – Fuego.
- C.4. – Planeo.
- C.5. – Autorrotación.
- C.6. – Aterrizaje de emergencia.
- C.7. – Otras emergencias:
 - Pérdida de un medio de navegación;
 - Pérdida de la relación con el control de vuelo;
 - Otras.
- C.8.- Dispositivos de seguridad.

D. – Procedimientos normales:

- D. 1. – Revisión prevuelo.
- D. 2. – Puesta en marcha.
- D. 3. – Despegue.
- D. 4. – Crucero.
- D. 5. – Vuelo estacionario.
- D. 6. – Aterrizaje.
- D. 7. – Parada de motor después de aterrizaje.

E. – Performances:

- E.1. – Despegue.
- E.2. – Limite de viento de costado en despegue.
- E.3. – Aterrizaje.
- E.4. – Limite de viento de costado en aterrizaje..



F. – Peso y centrado, equipos:

- F.1. – Masa en vacío de referencia.
- F.2. – Centrado de referencia en vacío.
- F.3. – Configuración para la determinación de la masa en vacío.
- F.4. – Lista de equipos.

G. – Montaje y reglaje:

- G.1. – Instrucciones de montaje y desmontaje.
- G.2. – Lista de reglajes accesibles al usuario y consecuencias en las características de vuelo
- F-3. – Repercusión del montaje de cualquier equipo especial relacionado con una utilización particular

H.- Software

- H.1.- Identificación de las versiones.
- H.2.- Verificación de su buen funcionamiento.
- H.3.- Actualizaciones.
- H.4.- Programación.
- H.5.- Ajustes de la aeronave.

2.2. A efectos de acreditar que el alumno ha adquirido estos conocimientos, se realizará un examen presencial conforme a los criterios del apartado 1.6, excepto que el número mínimo de preguntas de respuesta múltiple será de 60.

2.3. Además se instruirá al piloto en el pilotaje de la aeronave, de manera que al finalizar el curso sea capaz de realizar como mínimo las maniobras que se especifican en el Anexo 1 a este Apéndice I.

2.4. Este curso de formación práctica puede ser desarrollado por el fabricante de la aeronave o por una organización autorizada por el mismo para los clientes que hayan adquirido sus aeronaves, o bien por el operador habilitado conforme a la normativa para el personal que vaya a incluir en su declaración responsable como sus pilotos, o por una organización de formación aprobada (ATO).

2.5. La duración mínima de la parte dedicada a instrucción de conocimientos teóricos será de 5 horas. La instrucción en vuelo incluirá un mínimo de 20 despegues y aterrizajes e incluirá la ejecución de los procedimientos normales, anormales y de emergencia, realizando vuelos en todas las configuraciones posibles y todos los modos de funcionamiento del sistema de control (automático, semi-automático y manual, si es posible).

2.6. A la finalización del curso de formación práctica se realizará una prueba de vuelo, presencial, supervisada por un instructor, que incluya como mínimo las maniobras especificadas en el Anexo 1 a este Apéndice. Los formularios y otros documentos referentes al entrenamiento en vuelo y la prueba de vuelo serán conservados por un período mínimo de cinco años a efectos de posibles reclamaciones y de supervisión por parte de la Autoridad Aeronáutica.

2.7. La formación en vuelo y la prueba de vuelo final se realizarán al aire libre, en una zona que cumpla con las condiciones establecidas en el artículo 50 de la Ley 18/2014. Las maniobras se realizarán en su totalidad enfrente del piloto, a una cierta distancia del mismo.

2.8. Se expedirá un certificado de conclusión satisfactoria a cada alumno, cuando proceda, en el que se especificará el tipo y modelo de aeronave en el que se haya recibido el curso. El certificado contará con un pie de firma en el que se identifique, por su nombre y su puesto, a quien lo firma.



3. Instructores o personal docente

La ATO o el operador habilitado conforme a la normativa o el fabricante u organización autorizada por éste para desarrollar estos cursos contará con personal que tenga los conocimientos en cuanto a la propia aeronave y sus sistemas y experiencia respecto del pilotaje de la misma.

4. Documentación a presentar

4.1 Todos los elementos relacionados con la cualificación del piloto se incluirán en el dossier que el operador remita a la Autoridad Aeronáutica junto con su declaración responsable:

- documento (o copia en el caso de una licencia) que acredite los conocimientos teóricos o haber superado el curso básico o avanzado;
- certificado de haber superado el curso práctico;
- copia de un certificado médico válido (el correspondiente a la licencia si está en vigor o, en otros casos, como mínimo un certificado médico LAPL, o en el caso de aeronaves de una masa máxima al despegue superior a 25 kilos, como mínimo un certificado médico de Clase 2).

Cuando se produzcan cambios de pilotos o se incluyan otros nuevos en el equipo del operador deberá procederse a una nueva remisión a la Autoridad Aeronáutica de los documentos indicados en 4.1

4.2 La ATO que vaya a desarrollar los cursos básico o avanzado, al igual que las que vayan a desarrollar cursos prácticos, remitirán a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea un dossier que contenga:

- páginas del Manual de Instrucción específico para RPAS en las que se incluyan los elementos referentes a estos cursos de formación. Se podrá incluir por referencia en este documento el Manual de Instrucción de la ATO.
- información sobre las instalaciones en que se va a desarrollar el curso;
- programa desarrollado de los conocimientos correspondientes;
- cronograma de desarrollo del curso;
- relación de instructores y personal docente (con C.V.);
- modelos de preguntas de respuesta múltiple para examen de conocimientos teóricos;
- Si procede, formularios para instrucción de vuelo y pruebas de pericia.

Toda la información suministrada por la ATO será remitida a la División de Licencias al Personal (Servicio de Coordinación de Enseñanzas) a efectos de conocimiento por dicha unidad y en orden al establecimiento de las cauciones necesarias en el desarrollo del Plan de Vigilancia Continuada correspondiente.

4.3 Cuando el curso práctico sea impartido por un operador deberá incluir en la declaración responsable los siguientes elementos:

- manual de instrucción;
- información sobre las instalaciones que piensa utilizar para la formación teórica y la de vuelo;
- programa teórico-práctico desarrollado con cronograma;
- relación de instructores y personal docente (con C.V.);
- modelos de preguntas de respuesta múltiple para examen de la parte teórica;
- formularios para instrucción de vuelo y pruebas de pericia;
- procedimientos para la realización de la prueba de pericia.



4.4 Cuando el curso práctico sea impartido por un fabricante, o una organización autorizada por éste, remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea un dossier que contenga los elementos establecidos en el apartado 4.3, y además documentación que justifique su condición de fabricante, o en el caso de organización autorizada, autorización del fabricante y documentación que justifique para éste la condición de tal.

Para justificar la condición de fabricante será aceptable una declaración donde especifiquen su condición como tal y los RPAS que han fabricado.



Anexo 1 al Apéndice I

Maniobras que debería ser capaz de realizar el piloto de una aeronave pilotada por control remoto al final de su formación práctica y que formarán parte del examen práctico

Para el examen práctico en aviones y helicópteros se podrán utilizar sistemas giroscópicos pero el vuelo será manual. Con multirrotores se realizará en modo ATTI sin posicionamiento GPS, en caso de no estar equipado con el Modo ATTI deberá realizarse en manual.

1. Programa para aviones:

- Un despegue rectilíneo contra el viento, seguido de un circuito rectangular con virajes hacia la derecha seguido de un aterrizaje completo con parada total;
- Un despegue rectilíneo contra el viento, seguido de un circuito rectangular con virajes hacia la izquierda seguido de una toma y despegue (si las condiciones del suelo, el clima o las características específicas del avión no lo permiten, se permitirá que el modelo se aproxime tangencialmente sin tocar el suelo);
- Una pasada rectilínea estabilizada a menos de 10 metros de altura manteniendo rumbo, altura y velocidad;
- Un circuito rectangular con virajes, el primero hacia la izquierda seguido de un viraje de 360º a la derecha (un ocho horizontal) manteniendo altura y otro de 360º a la izquierda y a baja inclinación aproximadamente 30º;
- Partiendo de una altura de cincuenta metros (mínimo) sobre las pista, el avión efectuará una espiral de 360º a la derecha en descenso con potencia reducida al mínimo, aplicando potencia al pasar por el lado del piloto a menos de 5/10 metros de altura;
- Partiendo de una altura de cincuenta metros (mínimo) sobre las pista, el avión efectuará una espiral de 360º a la izquierda en descenso con potencia reducida al mínimo, aplicando potencia al pasar por el lado del piloto a menos de 5/10 metros de altura;
- una pasada a baja velocidad a la pista a 5 / 10 m de altura;
- a partir de una pasada horizontal a 100 m. de altura (mínimo) y a plena potencia, ligero picado de 60º con recuperación marcada, pudiendo reducir potencia en el picado;
- una demostración de las posibilidades del avión, a elección del piloto ;
- un aterrizaje de precisión en un espacio definido;
- demostrar la capacidad de mantener el control tras un fallo (simulado) de motor con aterrizaje completo con parada total.
- demostrar la capacidad de la aeronave (pérdida de la señal GPS, pérdida del enlace de mando y control). Sistema RTH y aterrizaje manual.

2. Programa para helicópteros:

- un despegue vertical seguido de 10 segundos de estacionario a la altura de los ojos del piloto a 5/10 metros del mismo, seguido de:
- una traslación en vuelo lento y nivelado en forma de S en alejamiento a 20 m de altura con 4 cambios de rumbo, seguido de:
- un vuelo de traslación nivelado en acercamiento, moviéndose hacia atrás (con la cola a la vista del piloto) con 4 cambios de rumbo a 20 m de altura.
- una traslación en vuelo rápido y nivelado en forma de S en alejamiento a 20 m de altura hacia adelante con 4 cambios de rumbo ;



- partiendo de delante del piloto, ascenso a 10 m y un vuelo de traslación lateral a 30 m a cada lado del piloto.
- Partiendo de una altura, según tipo de helicóptero, un viraje de 360º descendiendo (una espiral) a la derecha y otra a la izquierda, con motor a mínima potencia y frustrada a 10 metros del suelo; seguido de:
- un circuito rectangular con virajes a la derecha en traslación en alejamiento, con un aterrizaje delante del piloto;
- un circuito rectangular con virajes a la izquierda en traslación en alejamiento con un aterrizaje de precisión en una zona previamente definida, a 30 / 40 m del piloto.
- demostrar la capacidad del helicóptero (pérdida de señal GPS, pérdida de enlace de mando y control), sistema RTH y aterrizaje manual.
- Una autorrotación completa con el motor a la mínima potencia con aterrizaje y parada.

3.- Programa para multirrotores:

- un despegue vertical seguido de un vuelo de 10 segundos en estacionario a la altura de los ojos del piloto a 5 / 10 metros del mismo, seguido de:
- una traslación en vuelo rápido y nivelado en alejamiento en forma de S con 4 cambios de rumbo a una altura de 20 / 30 metros; seguido de:
- un vuelo lento de traslación nivelado en acercamiento, moviéndose hacia atrás (con la cola a la vista del piloto) y a 20/30 metros de altura;
- una traslación en vuelo lento y nivelado en alejamiento en forma de S con 4 cambios de rumbo a una altura de 20 / 30 metros.
- un ascenso vertical a 10/20 m. de altura y un vuelo de traslación lateral a 30 m de distancia del piloto a ambos lados del piloto.
- ascenso a 50/60 m de altura y realizar un viraje de 360º en descenso a la derecha (espiral), hasta 5 m de altura quedando frente al piloto.
- ascenso a 50/60 m de altura y realizar un viraje de 360º en descenso a la izquierda (espiral), hasta 5 m de altura quedando frente al piloto.
- un circuito rectangular hacia la izquierda con aterrizaje vertical delante del piloto.
- un circuito a 100 m de altura y aterrizaje de emergencia a 50 m. del piloto.
- despegue y circuito rectangular con virajes a la izquierda con tramo final en acercamiento a 5 m de altura aterrizando en una zona definida a 10 m. del piloto.
- demostrar la capacidad del multirrotores (perdida de señal GPS, perdida de enlace de mando y control), sistema RTH.
- Un ascenso vertical a 100 metros de altura y descenso en vertical con aterrizaje.

NOTA. Todas las figuras se harán frente al piloto con los vientos dominantes en una ventana de 120 m de altura máximo; en un área de 35 metros de diámetro centrada en el alumno solo estará este, el examinador y en todo caso, otro representante de la organización que imparta la formación.



Anexo 2 al Apéndice I

CRITERIOS PARA LA REALIZACIÓN DE LOS CURSOS BÁSICO Y AVANZADO CON TÉCNICAS DE ENSEÑANZA A DISTANCIA

(Basados en el AMC 1 de ORA.ATO.300; Decisión del Director Ejecutivo de EASA 2012/007/R, publicando los medios aceptables de cumplimiento y material guía de la Parte ORA del Reglamento UE nº 1178/2012, de la Comisión por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo)

Las ATO pueden usar técnicas de formación a distancia para el desarrollo de los cursos básico y avanzado de instrucción de conocimientos teóricos a que se refiere el punto c) del apartado 5 del art. 50 de la Ley 18/2014 y este Apéndice I. Para formular la oportuna comunicación a AESA se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

- a) En cualquier caso, en cada curso se incluirá un elemento de instrucción en aula en todas las materias de los cursos de formación a distancia.
- b) La cantidad de tiempo realmente dedicado a la instrucción en aula no será inferior al 10 % de la duración total del curso.
- c) Todos los instructores estarán plenamente familiarizados con los requisitos del programa del curso de formación a distancia.
- d) Para presentar el material del curso están abiertos a la ATO una variedad de métodos (distribución de materiales escritos por correo postal, correo electrónico, internet, utilización de elementos de comunicación electrónica distintos de los anteriores (CD, etc.).
- e) Es necesario que la ATO mantenga registros completos de alumnos y actividad a fin de asegurar que mantienen un progreso académico satisfactorio y cumplen los límites de tiempo mínimo establecidos para la realización de los cursos.
- f) En la comunicación que se remita a AESA, aparte de los elementos indicados en el cuerpo del Apéndice I, se incluirán los siguientes elementos:

- (1) indicación del método de trabajo que se vaya a utilizar (escrito postal, electrónico, internet, etc.); si se utiliza un medio electrónico se facilitarán indicaciones para el acceso a los cursos;
- (2) copia de los materiales escritos o electrónicos que se van a suministrar a los alumnos (lecciones desarrolladas, instrucciones de trabajo, etc.);
- (3) copia de los registros que se vayan a utilizar;
- (4) modelos de las pruebas de evaluación continua que se presenten a los alumnos;
- (5) indicación del sistema de evaluación final y criterios de la misma.

- g) Pautas de planificación por la ATO para el desarrollo de los elementos de aprendizaje a distancia de los cursos básico y avanzado:



- (1) se supone que un alumno estudiará durante al menos 15 horas a la semana;
- (2) se ha de incluir una indicación en todo el material del curso de lo que constituye el estudio de una semana;
- (3) también se ha de incluir la estructura recomendada del curso y el orden del aprendizaje;
- (4) se deberá añadir una prueba de progreso para cada materia que debe ser presentada a la ATO para evaluación.
- (5) Deberían ser realizadas otras pruebas de progreso autoevaluables en intervalos adecuados de horas de estudio;
- (6) se mantendrán contactos adecuados durante todo el curso, teniendo acceso el alumno al instructor por teléfono, fax, correo electrónico o internet;
- (7) se establecerán los criterios de medición para determinar si un estudiante ha cumplido satisfactoriamente los elementos apropiados del curso;
- (8) si la ATO ofrece formación a distancia con la ayuda de soluciones informáticas, por ejemplo internet, los instructores deben controlar el progreso de los alumnos con los medios adecuados.